

Alta gama coches

AÑO XXI

coches TV

PRUEBA ECO: PEUGEOT E-3008 ELÉCTRICO 210
A fondo el primer SUV eléctrico del León



CONTACTO 150 a 272 CV

CUPRA TERRAMAR

LA NUEVA AMBICIÓN SUV

4,52 metros



Autonomía hasta 585 km

279 a 517 CV

CONTACTO VOLVO EX90 Eléctrico Premium minimalista

AVANCE
VOLVO XC90



Cambio de imagen
y mayor conectividad

COMPARATIVA ECO MERCEDES-BENZ E 220 d vs. BMW 520d

197 CV

4,8 l/100 km



5,1 l/100 km

197 CV



¿Quién es más tecnológico? ¿Y más eficiente?

CONTACTO
AUDI Q5



204 a 367 CV

Sofisticado como nunca



CON LA GUÍA DE PRECIOS
MÁS COMPLETA



6,7 l/100 km y 215 CV



PRUEBA ECO

KIA SORENTO HEV
1.6 T-GDI
La gran
reforma
es interior



Nº 262 • 3,99€



8 413042 090786



RENAULT RAFALE E-TECH FULL HYBRID

200 CV - 147 kW



hasta 1100 km de autonomía⁽¹⁾
hasta un 80% de conducción eléctrica en ciudad⁽²⁾
techo solar panorámico solarbay®⁽³⁾
sistema 4Control advanced con cuatro ruedas directrices⁽⁴⁾

también disponible en motorización E-Tech 4x4 300 CV - 221 kW híbrido enchufable⁽⁵⁾

consumo mixto wltip (l/100km) 4,7-5,0. emisiones wltip CO₂ (g/km) 105-113 (1) con el depósito lleno de acuerdo con la normativa wltip (2) dependiendo del estado de carga de la batería y estilo de conducción. fuente interna Renault 2023 (3) disponible de forma opcional (4) disponible de forma opcional dependiendo de la versión (5) consumo mixto wltip (l/100km) 0,5 - 0,7. emisiones wltip CO₂ (g/km) 12 - 15 © a.doroszewicz

Renault recomienda  Castrol

BCN24 | Copa América
37^a AC XXXVII Copa América Barcelona

renault.es



32. PRUEBA MERCEDES-BENZ V 300 d

Puesta al día para uno de los grandes en el transporte de pasajeros. Los cambios son cuantiosos en uno de los vehículos más favorables para familias numerosas, entre otros. Sometemos a escrutinio una de sus declinaciones más interesantes, el turbodiésel de 237 CV con siete plazas y carrocería larga.



40. COMPARATIVA AUDI R8 COUPÉ V10 PERFORMANCE QUATTRO vs. PORSCHE 911 GT3

De una u otra forma, dicen adiós: el de los cuatro aros porque en este punto acaba su trayectoria para dar paso a un superdeportivo 100% eléctrico, y el icónico 911 porque acaba de anunciar su nueva edición ya con electrificación mecánica. Entre tanto, enfrentamos dos pesos pesados de la categoría más radical en declinaciones de altísimo rendimiento, en particular el R8.



74. PRUEBA ECO SKYWELL BE11 LUXURY

Ha llegado sin apenas hacer ruido, pero es una de las propuestas SUV eléctricas en el tramo más competido de su tipo, el medio, más competentes y competitivas. Pocos (por no decir ninguno) le gana a precio, mientras que el confort está asegurado en un modelo de tracción delantera y 204 CV que rebasa 400 km de rango efectivo a nada que nos pongamos.



88. PRUEBA ECO

ŠKODA SUPERB SELECTION 1.5 TSI m-HEV DSG

Aunque sigue a la venta con el reputado diésel 2.0 TDI, los 150 CV son los de este gasolina con hibridación ligera y sello

ECO 1.5 TSI, que dan tanto de sí como para olvidarse de aquel. A esta nueva generación le va como anillo al dedo.



104. CONTACTO BMW SERIE 1

Son tantos los cambios que parece totalmente nuevo, aunque se trata de un profundo refresco del anterior. Lo hemos conducido y ya se vende desde 39.000 €. Inicialmente lo hay de gasolina y diésel entre 150 y 300 CV.



106. CONTACTO VOLKSWAGEN ID.7 GTX Y PRO S

La firma germana amplía la gama de su alto de gama totalmente eléctrico con una variante de doble propulsor y tracción total que rinde nada menos que 340 CV, igualmente disponible en la nueva

carrocería familiar ID.7 Tourer. También lanza la declinación Pro S de los ID.7 con autonomía oficial de 700 km, a partir de una batería de 91 kWh (86 netos). Ya los hemos podido conducir.

editorial



Con las ventas de eléctricos estancadas, el panorama automovilístico europeo se antoja, como mínimo, incierto. Muchos fabricantes están optando por recular de un propósito al que, por otra parte, las obligaba la Unión Europea, visto que la gente, como en España, sigue atrapada en el ovillo que implican precios elevados, autonomías justas en la mayoría de casos y, sobre todo, una red de recarga insuficiente no para el exiguo parque rodante de vehículos así, sino en el medio y largo plazo si no carecemos de punto a domicilio o hacemos trayectos ciudadanos, sin más. Así que las marcas se reorientan a otra electrificación, digamos, light, la de sistemas híbridos y, más aún, híbridos ligeros. Es más, en nuestro país unos y otros son garantes, al menos de momento, del favorable sello ambiental ECO, nada despreciable para usuarios intensivos de la urbe. Entre tanto tenemos planteada la guerra arancelaria UE/China. Italia, como antes Francia, ha declarado que abrir las puertas de par en par a una industria tan dopada como la del gigante asiático pondrá no ya en entredicho, sino en serio peligro la fabricación automovilística local, con la consiguiente pérdida masiva de empleo y el inevitable empobrecimiento social. Otros, como el Ejecutivo español recientemente de visita precisamente en China, declaran en boca del presidente Pedro Sánchez que planteamientos restrictivos solo perjudican a las partes, quizá con la vista puesta en las réplicas que nos pueden sobrevenir a la industria porcina, aunque dejando de lado que seguimos siendo el segundo productor europeo de coches.

Eduardo Cano



ADEMÁS...

6. Contacto: CUPRA Terramar
10. Prueba ECO: Peugeot E-3008 GT Eléctrico 210
22. Dossier: Los cabrios de 4 plazas más potentes
28. Concept Car: Cadillac Solleil Concept
48. Contacto: Volvo EX90
52. Avance: Volvo XC90
54. Contacto: Audi Q5
58. Contacto: Audi e-tron GT
60. Prueba: Audi SQ2 TFSI quattro S tronic
66. Prueba ECO: BMW i5 eDrive40 Touring
80. Comparativa ECO: BMW 520 d vs. Mercedes-Benz E 220 d
94. Prueba ECO: Kia Sorento 1.6 T-GDi HEV AT6 Emotion
102. Contacto: BMW X3
108. Contacto: Alfa Romeo Quadrifoglio Super Sport
110. Avance: Smart #5
112. Fuera de serie
114. Mercado
115. Guía de precios

Altagama

Editor Motor: Martín Gabilondo • Dirección: Eduardo Cano (ecano@grupov.es) • Redacción: Juan Pablo Esteban y Eduardo Lausín • Portada y Maquetación: Jorge Molina • Fotografía: Paloma Soria • Directores de Publicidad: Ana Cid (acid@grupov.es) y Carlos Martín (cmartin@grupov.es) • Fotomecánica: Carlos Esteso y Roberto Del Barco • Colaboradores: Andrés Izurieta, Karam el Shenawy, Adrián Lois, Álvaro Ruiz y José Armando Gómez

GRUPOV

Editor: Martín Gabilondo Viqueira • Director Comercial: Sergio Herráez • Director de producción y distribución: Martín Gabilondo Sánchez • Directora financiera: María Pérez Acín • Director de Arte: Javier Corral • Redacción, publicidad y suscripciones: C/ Valportillo Primera, n.º 11 - Tel. 91 662 21 37 - Fax 91 662 26 54 28108 Alcobendas (Madrid) suscripciones@grupov.es - www.grupov.es E-mail: altagama@grupov.es • Publicidad Alemania: MSI - Media Service International GmbH - khg@media-service-international.de • Imprime: Rotocobri • Distribuye: SGEL • Depósito Legal: M-49389-2002 • ISSN: 2254-9897 Controlado por

Precio: 3,99 euros (IVA incluido)
Precio en Canarias: 4,14 euros (sobretasa aérea)

NOTA: Las opiniones, notas y comentarios serán responsabilidad de los firmantes. No se mantendrá correspondencia con los lectores. © Editorial Grupo V. Prohibida la reproducción total o parcial de artículos, fotografías o dibujos, salvo autorización expresa por escrito de Grupo V.



® **FOREVER** **DESDE 1974**

GOLF



Nuevo Golf 50 años de un icono

¿Por qué hay cosas que duran para siempre? ¿Por qué otras, por el contrario, no? Piénsalo. En un mundo como el de hoy, donde todo parece fugaz y vacío, solo nos queda seguir persiguiendo aquellas cosas que llegan, que pesan, que dejan una marca que el tiempo no podrá borrar jamás. Como esa tarde, esa frase o ese instante. **Como Golf.**



Gama nuevo Golf: consumo combinado WLTP (litros/100km) de 0,3 a 5,8. Emisión CO₂ combinat WLTP (7 a 131). Modelo visualizado nuevo Golf eHybrid con opcionales.

CUPRA TERRAMAR

El más grande

Tras meses de espera, CUPRA nos revela su nuevo e inédito SUV Terramar. Se trata del tercer modelo de la marca española, su nuevo buque insignia, que llega con una completísima y eficiente gama mecánica y un sinfín de detalles deportivos.

Adrián Lois



CUPRA ya tiene un nuevo SUV en la gama. Se llama Terramar, homenaje al histórico circuito en la provincia de Barcelona donde en su día se diese a conocer por primera vez. Sus dimensiones le sitúan por encima de Ateca y Formentor: con sus 4,51 metros de largo, 1,86 metros de ancho y 1,58 metros de alto, el Terramar se con-

vierte en el modelo más grande de la marca española.

Su vista exterior responde a los patrones vistos en los últimos CUPRA León y Formentor, apostando por formas ligeramente más clásicas respecto al último. Sobre todo en la zaga, donde además de líneas más tradicionales encontramos un maletero superior y plazas traseras

más espaciales y prácticas, gracias a su capacidad de ajuste en sentido longitudinal.

Chasis: a tope

El nuevo ADN estilístico se deja notar, sobre todo, en el frontal, en esa nariz de tiburón y en los tres triángulos de la firma luminica protagonistas (los faros estrenan tecnología Matrix LED ■■■)

Las claves

- Con 4,51 metros de largo, es el SUV más grande de CUPRA
- Cinco variantes mecánicas, incluidas dos VZ y tecnología PHEV
- Distintivos C, ECO y CERO
- Fila de asientos trasera ajustable en longitud
- Primeras entregas a final de año

El tren de rodaje cuenta, entre otros, con suspensión de firmeza variable DCC



Ultra de alta definición). Hay nueve colores de carrocería, incluidos dos mate (bronce y gris), y tres tamaños de llantas, de 18 a 20”.

Diseñado y desarrollado en Barcelona, pero producido en Hungría, el Terramar se asienta sobre la plataforma MQB Evo del Grupo Volkswagen, aún con detalles importantes. Por ejemplo, viene de serie con control de chasis adaptativo DCC y amortiguadores de dos válvulas, con dirección progresiva y con suspensión deportiva que reduce altura 10 mm. Opcionalmente puede equipar frenos de alto rendimiento Akebono, que incluyen discos perforados de 375 mm en versiones VZ. Estas últimas incluyen además modo deportivo de marcha CUPRA, mientras que las variantes 4x4 suman otro Offroad.

El habitáculo rezuma la atmósfera propia de los últimos CUPRA, pero con tablero de diseño paramétrico 3D y juego de superficies progresivas para el salpicadero, con la pantalla multimedia y la consola orientadas al conductor. El asiento de este, como el del acompañante, es bucket de serie, y el volante deportivo. Claro está, hay espacio inclu-



Detalles triangulares para las ópticas y logotipo trasero también iluminado.



so la sostenibilidad, con tejidos creados a partir de materiales 100% reciclados. CUPRA propone tres ambientes alternativos, en todos ellos con pantalla central de 12,9” dotada de un software muy depurado y avanzado comparado con el de los prime-

EDICIÓN LIMITADA AMERICA'S CUP

Como marca patrocinadora del evento de vela America's Cup, que este año se celebra en Barcelona, CUPRA ha destinado parte de sus esfuerzos en el lanzamiento del Terramar en crear una edición especial y limitada a solo 1.300 unidades. Sus detalles son exclusivos: color gris mate para el exterior, logotipos especiales grabados en láser de la prueba náutica, cuero Moonstone en el interior y color negro predominante en los detalles del habitáculo y las llantas de aleación, estas de 20”. A nivel mecánico, está disponible solo con las versiones VZ, las más deportivas, con 265 en gasolina y 272 CV en el caso de la tecnología híbrida enchufable.



ros CUPRA, con interfaz mejorada y simplificada y widgets personalizables (justo debajo).

El equipamiento está a la altura: cargador inalámbrico para smartphones tipo Qi con refrigeración, Head-Up display en el parabrisas, audio Sennheiser op-

cional con 12 altavoces, control de crucero adaptativo y predictivo, asistente de viaje y un larguísimo etcétera. Un extenso catálogo que se traslada al catálogo de motores.

El Terramar ofrece aquí cinco opciones y tres tecnologías, ca-





da una identificada con un distintivo ambiental y todas con cambio automático DSG de siete marchas.

Para todos los gustos

Hay de gasolina 2.0 TSI de 204 y 265 CV, este VZ y ambos de tracción total 4Drive; un 1.5 TSI microhíbrido ECO de 150 CV, con aporte eléctrico de avance, asistencia al motor térmico y recuperación energética en frenada. La joya de la corona es la remozada tecnología híbrida enchufable e-HYBRID, con el mismo propulsor de 1,5 litros de las declinaciones de 204 y 272 CV, batería de 19,7 kWh de capacidad, más de 100 km de autonomía eléctrica homologada y, ojo, capacidad de recarga en corriente continua hasta 50 kW. □



Puesto de conducción claramente orientado al conductor, con una gran pantalla central e instrumentación digital de 10,25" tras el volante. La consola envuelve el puesto de conducción.



Buena habitabilidad trasera y capacidad de maletero de 540 litros. Las versiones PHEV parten sin embargo de 400.

PEUGEOT E-3008 GT ELÉCTRICO 210 CV

Tipo de motor	Eléctrico
Potencia máxima	157 kW (210 CV)
Par máximo	345 Nm
Batería	77 kWh (útiles)
Autonomía	512-527 km
Velocidad máxima	170 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8,8 segundos
Precio base	53.160 € (dto. 50.660 €)
Precio desde	48.160 € (dto. 45.660 €)
Cuota Renting*	360 €/mes
Lanzamiento	Diciembre de 2023
Valoración Altagama	★★★★☆

*Consultar condiciones en [peugeot.es](https://www.peugeot.es)

PEUGEOT E-3008 GT 210 CV

Giro hacia la electrificación

La última generación del SUV compacto del león establece nuevos estándares de calidad tanto en la conducción como en el planteamiento a bordo. Una mayor sofisticación que en la versión completamente eléctrica de 210 CV y acabado deportivo plantea un buen equilibrio entre prestaciones y autonomía, aunque el precio no resulte tan tentador.

Juan Pablo Esteban Paloma Soria



A la vista de cómo se está comportando el mercado, donde el usuario duda como nunca por qué tipo de motorización decantarse, lo más sensato parece apostar por una fórmula multidisciplinar como la que, más que nunca, ofrece el nuevo Peugeot 3008. El todocamino compacto de la firma del león se ha renovado hace poco precisamente poniendo el foco en lo eléctrico, y su catálogo contempla tanto declinaciones con hibridación ligera (de 136 CV, a partir de 38.860 €), híbrida enchufable (195 CV, más de 80 km de autonomía eléctrica y desde 45.160 €) y, cómo no, eléctrica pura.

En este último caso, si cabe, el 3008 adquiere su condición más vanguardista y también elitista si consideramos un precio de partida que dista mucho de ser el de un coche generalista. Y es que la unidad probada con acabado deportivo GT (la gama actual se ha reducido a solo esta terminación y la Allure, un poco inferior) se va a 53.160 en nivel GT, siempre antes de ayudas del MOVES (hasta 7.000 € con achatarramiento de otro vehículo), descuentos de la casa por financiar...

Salvado ese escollo, nos encontramos con un producto teñido de gran innovación. Como decía al principio, su nueva plataforma es

apta para mecánicas de distinta índole, y tanto dentro como fuera dejar ver una renovación realmente profunda respecto a su predecesor. El diseño deportivo se enfatiza: este último 3008 adquiere tintes mucho más cupé, mostrando una acusada caída de la luneta trasera. Al mismo tiempo, la carrocería arroja dimensiones que crecen de manera moderada en todas las cotas: 9,5 cm a lo largo, 5,4 a lo ancho y 2 cm a lo alto.

Como sucede con el exterior, el salto evolutivo que vemos nada más acceder al habitáculo es palpable, de la mano, primero, del Panoramic i-Cockpit, y segundo, de una agra-□□□

sigue en página 14...



La nueva pantalla curva de 21" integra cuadro de relojes y panel multimedia. Ofrece buena visualización y asegura una respuesta ágil.



Levas: intervienen sobre la frenada regenerativa a partir de tres niveles de intensidad.



Algunos huecos portaobjetos de la consola no son especialmente accesibles para el conductor.



El Drive Mode que gestiona los diferentes programas de conducción queda muy a mano.



En esta nueva generación, el selector de cambio está integrado en el propio salpicadero.



Cada perfil dispone una potencia concreta (157, 140 o 125 kW), además de diferente dureza de dirección e iluminación ambiental específica.

...viene de página 11

dable combinación de elementos textiles y tecnológicos. La sensación es la de estar ante un vehículo ejecutado con calidad y de igual manera, lo que en parte justifica su tarifa, dotado de un equipamiento extenso, como cabe ver en la ficha adjunta.

Combinación de calidad

En especial, llama la atención lo bien que Peugeot trabaja los tapizados textiles interiores, perfectamente ejecutados en un salpicadero en el que la iluminación ambiental (personalizable con ocho colores y según modo de conducción) se refleja de forma muy vistosa en el embellecedor de aluminio superior.

Junto a esto, el diseño del puesto de mando logra crear un ambiente vanguardista. La firma gala vuelve a presentarnos su visión i-Cockpit (volante muy pequeño y achatado con relojes por arriba) y



Las llantas diamantadas de 20" de este acabado GT tienen un diseño carenado bastante peculiar.

creo que ha dado con la clave: toda la pantalla curva de 21" (integra instrumentación y display táctil central, de lectura perfecta incluso con luz solar directa) se ve sin estar condicionada, como antes, a llevar el volante muy bajo.

Aparte, su operativa es muy fluida y las funciones, numerosísimas, completando un multimedia de diez. También resultan muy prác-



Iluminación avanzada con Pixel LED, potentes y adaptados al tráfico. Detrás, ópticas 3D.



En corriente continua carga a un máximo de 160 kW (10 min. para cada 100 km). En alterna, 11 kW.

ticos los diez accesos directos configurables en la zona central i-Toggles, o el nuevo selector de marcha dispuesto a continuación, en el mismo salpicadero.

Por contra, la sofisticación a veces tiene efectos colaterales, como compruebo en los nuevos mandos táctiles del volante con superficie háptica (generan una pequeña vibración al toque): en verdad, no aportan ventaja respecto a los anteriores. En ese sentido, el diseño de la consola parece más efectista que funcional: allí queda el volumen, modos de conducción y funciones de climatización situados a mano, pero sobre todo estos últimos oscuros desde el puesto de conducción. Y aparte, a la derecha deja varios huecos portaobjetos alejados del conductor.

Tanto para este como el resto de pasajeros, el espacio a bordo no es deslumbrante, más que suficiente en todo caso para un viaje agradable. En este sentido, hay mucha calidad de rodadura propiciada tanto por un habitáculo bien insonorizado como por un motor eléctrico silencioso y efectivo.

Esta primera variante eléctrica rinde 210 CV y asocia batería

VALORACIÓN	
PEUGEOT E-3008 GT 210 CV	
Imagen	★★★★★
Acabados	★★★★★
Puesto de conducción	★★★★★
Habitabilidad	★★★★★
Maletero	★★★★★
Motor	★★★★★
Recuperación	★★★★★
Prestaciones	★★★★★
Dirección	★★★★★
Caja de cambios	★★★★★
Frenos	★★★★★
Estabilidad	★★★★★
Consumo	★★★★★

PEUGEOT E-3008 GT 210 CV	
▲ LO MEJOR	
Calidad de rodadura	
Panoramic i-Cockpit	
Tapizados textiles, calidad	
▼ LO PEOR	
Precio elevado	
Mandos táctiles del volante	
Huecos en la consola poco accesibles al conductor	





Aunque no destaca sobremanera en espacio, resulta apto de cuatro adultos. El maletero es grande y admite colocar la base a dos alturas.

de 73 kWh, antesala de una gama que contará con declinaciones de más rango (hasta 700 km), potencia (habrá un dual motor de 320 CV) y hasta tracción total.

Fuerza equilibrada

De momento, me conformo con estos 210 CV que, si bien no aparecen con una contundencia desorbitada, su docilidad y progresividad les hace competitivos frente al resto del tráfico y ante demanda responden con celeridad. En función del programa de conducción elegido (hay tres, Sport, Normal y Eco) modifica la potencia, dureza sobre la dirección e iluminación ambiental. Al mismo tiempo, la frenada consta de tres niveles de regeneración a través de las levas del volante, ideales para decelerar sin pisar el freno en muchas situaciones.

El peso elevado del conjunto, por encima de dos toneladas, se deja notar sin muchas limitacio-

nes. Se comporta bien dentro de su segmento, sobre todo va bien aplomado: el ajuste de amortiguación me parece muy equilibrado.

Pero ya puestos, para larga distancia igual es mejor la próxima versión con batería de 98 kWh. Esta de 73 da margen para realizar unos 400 a ritmo normal, porque el consumo suele estar por debajo de 19 kWh/100 km de media. En ciudad, considere menos; en autovía, más. □

EL PROBADOR OPINA

Es un coche agradable y equilibrado en casi todo, salvo en el precio, por encima de 50.000 € sin descuentos. El interior tiene mucha personalidad, mientras que su autonomía es suficiente para no limitar algún que otro viaje fuera de la urbe.



FICHA TÉCNICA

PEUGEOT E-3008 GT ELÉCTRICO 210 CV

PRECIO: 53.160 €
LANZAMIENTO:
Diciembre de 2023



1.895 mm



Esta primera versión eléctrica da 210 CV, aunque más adelante habrá declinaciones de 230 y 320

MOTOR ELÉCTRICO

Motor	Delantero transversal
Potencia máxima	157 kW (210 CV) entre 3.935 y 14.000 rpm
Par máximo combinado	345 Nm de 250 a 4.370 rpm

BATERÍA

Tipo	Polímeros de iones de litio
Capacidad	73 kWh
Tensión nominal	400 V
Tiempo de carga	30 min a 160 kW en CC (20-80%)
	4,5 h a 11 kW en CA (20-80%)
	7 h a 7,4 kW en CA (20-80%)
Potencia de carga máxima	160 kW en CC y 11 kW en CA

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción delantera
Caja de cambios	Automática, 1 velocidad

BASTIDOR

Suspensión delantera	McPherson, resorte helicoidal, barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal, barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida electromecánica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y tracción
Frenos	Discos ventilados de 365 mm delante y 356 detrás
Neumáticos	235 / 50 R20
Llantas	20 pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	170 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8,8 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	16,7-17,4 kWh / 100 km
Autonomía	512-527 km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.542 / 1.895 / 1.641 mm
Distancia entre ejes	2.739 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	2.108 kg
Capacidad de maletero	520 - 1.480 litros

CONTACTO

PEUGEOT ESPAÑA S.A.
c/ Eduardo Barreiros, 110 - 28041 Madrid

Página Web:	www.peugeot.es
Telf. atención al cliente:	913 472 000
Garantía	3 años



EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Frenada de emergencia; asistente de mantenimiento de carril; reconocimiento de señales de tráfico; detector de fatiga; Drive Assist (cruce adaptativo Stop&Go); asistente luces de carretera; faros PIXEL LED; sensores de aparcamiento con cámara trasera; portón eléctrico de apertura gestual; llantas de 20" diamantadas; acceso y arranque sin llave; asientos y volante calefactables; tapicería TEP/Alcantara; iluminación ambiental 8 colores; Peugeot Panoramic i-Cockpit 21"; Mirror Screen inalámbrico para Android Auto y Apple CarPlay; cargador de móvil inalámbrico Qi 15 W; Peugeot i-Connect Advanced con navegación conectada 3D Tom Tom y EV routing; Peugeot Virtual i-Toggles con 10 atajos personalizables; control por voz lenguaje natural y 4 USB-C.

OPCIONES Pintura metalizada Azul Obsession (sin coste) y resto colores (650 €); cuero Nappa con asientos eléctricos, climatizados y masaje (2.200 €); Pack 360 vision & Drive Assist Plus: incluye control de ángulo muerto y tráfico trasero, cambio semiautomático de carril, cámaras 360° y alarma (1.450 €); HIFI Premium Focal (850 €); techo panorámico (1.450 €) y bomba de calor (800 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

El equipamiento es abundante y cumplidor en casi todos los apartados. Sumaría el paquete de asistentes o el techo panorámico por aquello de dar más luminosidad al habitáculo.

LOS RIVALES

BMW iX1 eDrive20	49.100 €
Tipo de motor	Eléctrico
Batería / autonomía	64,7 kWh / 430-474 km
Potencia máxima	204 CV
Par máximo	247 Nm
Velocidad máxima	170 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8,6 segundos
Consumo recorrido mixto	15,4 l/100 km
Longitud / anchura / altura	4.500 / 1.845 / 1.616 mm
Capacidad de maletero	490-1.495 litros
Nos gusta	Comportamiento y habitabilidad
No nos gusta	Equipamiento más discreto de partida



RENAULT SCENIC E-TECH ICONIC	49.373 €
Tipo de motor	Eléctrico
Batería / autonomía	87 kWh / 623 km
Potencia máxima	218 CV
Par máximo	300 Nm
Velocidad máxima	170 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8,4 segundos
Consumo recorrido mixto	16,8 l/100 km
Longitud / anchura / altura	4.470 / 1.864 / 1.571 mm
Capacidad de maletero	440-1.449 litros
Nos gusta	Batería y autonomía, es más ligero
No nos gusta	Maletero más pequeño



HYUNDAI KONA

Supera tus límites

El nuevo Hyundai KONA es más grande, atrevido y dinámico. Crece para adaptarse a los nuevos tiempos y lo hace con las últimas prestaciones tecnológicas. Actualizado con un diseño futurista y diferenciador (entre otros, contempla una luz LED elegantemente arqueada sobre el capó más otra trasera similar, de aspecto armonioso y exclusivo), este mejorado SUV sigue haciéndote sentir en casa tanto en ciudad como en carretera.



Levas del cambio en el volante y, debajo, última versión de Bluelink, para gestionar en remoto el KONA.



Ofrece un interior más amplio y flexible con un nivel excepcional de tecnología. Su conectividad a otro nivel contempla actualizaciones en la nube, llave digital (para cerrarlo, abrirlo y arrancarlo desde smartphones o relojes inteligentes, gracias a la tecnología NFC) y doble pantalla panorámica curva de 12,3", una de ellas con Connected Car Navigation Cockpit (información y entretenimiento de nueva generación de Hyundai).

Y además, espacio de carga más amplio y versátil (hasta 466 litros de maletero, un 30% más que antes, y asientos traseros abatibles 40:20:40) junto a vanguardistas sistemas de seguridad y asistencia al conductor, con la última versión SmartSense. Por primera vez, KONA disfruta de asistente de conducción en autopista, combinación de seguimiento de carril y control de crucero inteligente basado en navegación. También de asistente de

Acabado deportivo N Line en toda la gama



aparcamiento remoto, para desplazarlo desde fuera.

Multienergía

El nuevo KONA está disponible en cuatro versiones mecánicas pa-

ra que el consumidor decida cual se adapta mejor a su día a día: combustión, híbrido, híbrido eléctrico, como el anterior con distintivo ambiental ECO de la DGT, y 100 % eléctrico, con etiqueta CERO. □



Conectividad a otro nivel: a los mandos, doble pantalla panorámica seguida con cuadro de instrumentos digital e infoentretenimiento, cada una de 12,3".



PEUGEOT 2008 HYBRID

Llega la gran alternativa



La motorización Hybrid contempla terminaciones Active, Allure y GT, incluso con asientos delanteros calefactables (el del conductor con función masaje), y puesto de mando i-Cockpit de última generación.

La marca del león amplía gama B-SUV con el nuevo 2008 Hybrid. Una eficaz versión que viene a completar su ambicioso plan de electrificación desde una moderna mecánica híbrida suave (MHEV) de 136 CV de potencia.

Esta tecnología, que disfruta de las ventajas de la etiqueta ECO de la DGT, permite una reducción del 15% en el consumo y las emisiones de CO₂ (4,9 l/10 km y 100 g/km) frente a sus equivalentes térmicas no electrificadas. También asegura una conducción 100% eléctrica durante aproximadamente un kilómetro (circulando hasta 30 km/h), o bien hasta el 50% de los trayectos urbanos gracias a la recarga de la batería del sistema en fases de retención y frenada.

Disponible desde 27.740 € o por 172 €/mes, el nuevo 2008 Hybrid viene asociado a una caja de cambios automática de doble embrague e-DCS6. Su ventajosa viñeta ambiental le autoriza acceder a zonas restringidas de muchas ciudades españolas y aparcar en espacios ORA/SER con ahorros económicos directos.

Placer de conducción

Además de virtudes medioambientales, esta tecnología híbrida, basada en una red de 48 V, permite prestaciones notables (206 km/h, 0-100 km/h en 8,3 segundos) y placer de marcha. Y es que el 'efecto boost' de su motor eléctrico, de 21 kW, asiste al propulsor de gasolina (de ciclo Miller y distribución mediante cadena, en vez de correa) para ganar aceleración y

reprís, algo especialmente apreciable yendo a regímenes y velocidad bajos, como saliendo de cruces y otras detenciones. En la nueva cadena de tracción MHEV, Peugeot ha apostado por acoplar lateralmente el motor eléctrico al término mediante piñones e integrarlo en la caja de cambios. Así asegura cambios de marcha más suaves y confortables, además de facilitar el mantenimiento.

Disponible en acabados Active, Allure y GT, de menos a más equipados, el 2008 Hybrid sorprende por su deportivo y actualizado diseño a base de líneas felinas que rinden homenaje al icónico león plasmado en el emblema de la marca. Son rasgos que se ex-



Nuevo selector tipo leva para accionar el cambio automático de doble embrague e-DCS6.

tienden a la firma luminosa, con la característica triple garra diurna frontal, ahora carenada, y en los pilotos Full LED traseros.

Según acabados, incorpora cámara de visión posterior HD de 180° asociada a sensores de aparcamiento delanteros y traseros, propone Pack Safety con frenada





El 2008 Hybrid acude a la tecnología LED en todas las funciones de alumbrado.

La hibridación a 48 V permite circular la mitad del tiempo en ciudad sin gasolina

automática de emergencia diurna y nocturna (que reconoce peatones y ciclistas), llantas de aleación opcionales de hasta 18"...

Dentro, un elevado nivel de confort y calidad, con asientos delanteros de diseño dinámico según niveles hasta calefactables y, en el del conductor, con función masaje. No falta desde iluminación LED a escoger entre ocho colores, disponible en la versión GT (genera un anillo luminoso en salpicade-

ro y paneles de puertas), a función de acceso y arranque (por botón) manos libres. Y otro tanto con el puesto de conducción Peugeot i-Cockpit, que evoluciona sobre una pantalla de 10" integrada en el salpicadero e incluye instrumentación digital 3D Quartz de efecto holográfico.

Junto a conectividad de última generación, otras tecnologías de asistencia y ayuda disponibles en el nuevo 2008 Hybrid son el con-

trol de cruce adaptativo con función Stop and Go y distancia entre vehículos ajustable, alerta activa de cambio involuntario de carril con corrección para evitar salidas del carril, detección de fatiga y control de ángulos muertos o reconocimiento y visualización de señales de tráfico con nuevas capacidades (stop, sentido único, prohibición de adelantar y fin de esta, extensión de las habituales relativas a la velocidad). □

MISMA FÓRMULA EN EL 208 HYBRID, Y ADEMÁS...



primero, que combina terminaciones Active, Allure y GT, consigue 194 km/h de velocidad máxima, 10,1 segundos en el paso de 0-100 km/h y 5,2 l/100 km de media homologada (116 g/km). El último, únicamente disponible en acabado tope de gama GT, firma una punta de 210 km/h, un 0-100 km/h de 8,1 segundos y un gasto promedio de 4,6 l/100 km (104 g/km). ¡Brillante!

Como el 2008 Hybrid, el utilitario 208 también estrena versiones Hybrid, nuevamente con cambio automático de doble embrague e-DCS6 y distribución mediante cadena. Beneficiado por el distintivo ECO de Tráfico, y capaz de ahorrar un 15% en consumo y emisiones frente a sus equivalentes no electrificados, propone un doble escalón de potencia: 100 CV y par máximo de 205 Nm, desde 22.900 € o por 176 €/mes y, como el 2008 Hybrid, 136 CV y 230 Nm a partir de 24.400 €, o bien por una mensualidad de 194 €. El



OPEL GRANDLAND

Éxito sostenible



El diseño del puesto de conducción asegura una gran funcionalidad y también una indiscutible sensación de espaciosidad.

El nuevo SUV Grandland impulsa las tres reivindicaciones de Opel: Greenovation, Detox y Modern German. Su estilo impresionantemente atrevido y puro se nota de inmediato, con un diseño nítido donde el inédito 3D Vizor integra el emblema Opel Blitz, iluminado por primera vez, y la innovadora tecnolo-

gía Edge Light. A la vez, el nuevo Grandland retoma el diseño Opel Compass del estudio Opel Experimental.

Fiel a la más avanzada tecnología, la iluminación Intelli-Lux Pixel Matrix HD, líder en la industria, debuta con más de 50.000 elementos lumínicos; asegura una distribución del haz de alta resolución y nuevas animaciones de salu-

do y despedida proyectadas como gráficos frente al vehículo.

La vista trasera revela otra primicia: es el primer modelo de producción de la marca que integra las letras OPEL iluminadas inspiradas en el Experimental, mientras que el nombre del modelo,

GRANDLAND, va grabado en relieve en el centro del portón.

Uso eficiente

Dentro, diseñado audaz, puro y eficiente en el uso de recursos. Líneas horizontales, como las que van del cuadro a las puertas, re-



A LA VENTA EN
ESPAÑA EN EL ÚLTIMO
TRIMESTRE DE 2024

En puntos de carga rápida puede reponer el 80% de la batería en 26 minutos.



El nombre del modelo **GRANDLAND** va grabado en relieve en el portón



Sostenible, práctico, espacioso y cómodo: acude a tejidos para asientos, paneles de puertas y paneles de instrumentos fabricados con materiales reciclados. Maletero enorme: 550 litros.

fuerzan la sensación de espacio y amplitud, mientras la pantalla central de 16" (compatible con Android Auto y Apple CarPlay sin necesidad de cables), orientada al conductor, y la consola central alta proyectan deportividad.

Tras el volante, una amplia pantalla digital con la información más relevante y head-up display Intelli-HUD, para mantener la vista en la carretera en todo momento disfrutando de la conducción. El modo de conducción Pure se puede seleccionar de forma manual o automática y reduce el contenido del Centro de Información al Conductor (pantalla digital de 10"), el head-up display y la pantalla central

al mínimo necesario; aún menos distracciones y Detox en su máxima expresión. Y fiel al enfoque Greenovation todas las telas y fundas del habitáculo son de material 100% reciclado.

El nuevo Grandland continúa la estrategia de electrificación de Opel. Se beneficia de la plataforma STLA Medium de Stellantis, diseñada específicamente para modelos eléctricos de batería. Esta arquitectura, el nuevo paquete de batería plana con hasta 98 kWh, motor eléctrico de última generación y otras características de ahorro, como la bomba de calor, garantizan que el nuevo Opel Grandland Electric recorra hasta 700 km. Y para recargar al 80%



El mítico diseño del nuevo 3D Vízor integra el Opel Blitz, iluminado por primera vez.

unos 26 minutos en estaciones públicas rápidas. Equipado con llantas de hasta 20", el chasis además puede adoptar amortiguadores pasivos FSD (Frequency Selective Damping) con un segundo circuito de aceite que regula la firmeza de absorción, según la frecuencia y amplitud de los baches, para asegurar la máxima agilidad y confort. □

LOS CABRIOS DE 4 PLAZAS MÁS POTENTES

Volar a cielo abierto

Este atractivo segmento combina el placer de disfrutar de exclusivos descapotables, con cuatro plazas en su interior, y prestaciones de auténticos superdeportivos. Son los más potentes del mercado: ninguno baja de 530 CV. Eso sí, cada cual busca la tecnología donde le parece.

G. Zarzuela

La factura a pagar por cada uno de los protagonistas que forman este exclusivo escaparate deja fuera de juego a un gran número de conductores. Pero soñar es gratuito y gratificante. Nos encontramos ante lo más selecto del mercado si lo que buscamos son deportivos de alto rendimiento rodeados del glamour de una carrocería abierta con aforo de cuatro plazas para disfrutar en familia o con amigos.

Lógicamente, la lista al completo está copada por firmas tan prestigiosas como Aston Martin, Bentley, BMW, Ferrari, Maserati, Mercedes-Benz o Porsche. Todos apuestan por techos de lona de movimiento eléctrico con una calidad tan alta que apenas se diferencian de sus equivalentes cerrados en aspectos como la sonoridad o el confort térmico. Y el rendimiento de cualquiera es espectacular: desde los 816 CV del Mercedes-AMG SL 63 S E Performance a los 530 del BMW M4 Competition (los hemos situado, precisamente, de más

a menos enérgicos). Auténticos purasangre para disfrutar al volante soltando adrenalina o gozando de un plácido paseo con el cielo por techo.

Electrificados

Como es lógico, hay potentes motores de gasolina para firmar vertiginosas prestaciones, pero la electrificación ya es un hecho hasta en tan selecto club, con híbridos enchufables y eléctricos copando los tres primeros puestos. Ya pocos se escandalizan por ello... □



816 CV





Híbrido enchufable

Alcanza los 317 km/h gracias a sus 816 CV, convirtiéndose en el cabrio de cuatro plazas más potente del mercado. ¡Y es PHEV!



MERCEDES-AMG SL 63 S E PERFORMANCE

Este modelo es actualmente el cabrio de cuatro asientos más potente que podemos encontrar a la venta. Su sistema híbrido enchufable comprende motor 4.0 V8 y sistema eléctrico para, en conjunto, generar una impresionante potencia de 816 CV y un par máximo escandaloso en un automóvil: 1.420 Nm. El cambio es automático de nueve marchas y la tracción, total. Monta batería con una capacidad de 6,1 kWh y homologa una autonomía de 13 km en avance exclusivamente eléctrico. De paso, cuenta con suspensión neumática, estabilización activa, dirección hasta trasera, ocho programas de conducción y frenos carbocerámicos. Toda esta tecnología permite acelerar de 0-100 km/h en solo 2,9 segundos y alcanzar una máxima de 317 km/h. Mide 4,71 metros de largo y la capota de lona eléctrica abre y cierra en marcha hasta 60 km/h. Su precio: 248.625 €.

BENTLEY CONTINENTAL GT SPEED CONVERTIBLE

Cambio importante de rumbo el protagonizado por este espectacular modelo. Por primera vez apuesta por un sistema híbrido enchufable de alto rendimiento que arroja una potencia combinada de 782 CV. Se convierte así en la variante de mayor rendimiento en la gama. Bajo el capó combina un propulsor 4.0 V8 escoltado por dos turbos y un generador eléctrico que da 190 CV integrado en el interior de la caja de cambios automática. La batería de iones de litio da una capacidad de 25,4 kWh, valor que le permite homologar una autonomía exclusivamente eléctrica de 81 km. Con esos números su rendimiento es espectacular: alcanza 335 km/h y es capaz de acelerar de 0-100 km/h en solo 3,1



782 CV



segundos. Por su parte, la capota de lona eléctrica repliega o esconde tras el habitáculo en 19 segundos; puede hacerlo en marcha hasta 48 km/h. El chasis recurre a tracción total, a la dirección activa en ambos ejes, a barras estabilizadoras activas, a muelles neumáticos, al diferencial de deslizamiento limitado en el eje trasero y, en opción, a frenos de carbono. Dispone de varios programas de conducción y de tres modos de uso: híbrido, eléctrico y un tercero que autoriza recuperar carga en la batería circulando. Mide 4,90 metros de largura, ofrece un interior tan lujoso como customizable... y un exiguo maletero apenas cubica 260 litros.

MASERATI GRANCABRIO FOLGORE

761 CV

El Maserati GranCabrio es la versión descapotable del GranTurismo y presenta dos versiones. La más potente es la Folgore, un modelo exclusivamente eléctrico que rinde 761 CV. Se trata de un vehículo de 4,97 metros de longitud que incorpora tres motores eléctricos, uno situado en el eje delantero y otros dos en el trasero para dotar al conjun-

to de tracción total. Se alimentan con la energía que brinda una batería de iones de litio de 83 kWh de capacidad útil. Esta admite cargas en corriente continua de hasta 270 kW gracias a su arquitectura eléctrica de 800V. La autonomía homologada llega a 425 km/h, la capota de lona exige 14 segundos en el proceso de apertura y dos más en



el cierre, maniobras que pueden realizar en marcha siempre que no superemos 50 km/h. Las butacas delanteras cuentan con sistema de salida de aire caliente a la altura de la nuca, para ir abiertos en invierno, y pese a su tamaño y un peso que con lo puesto no baja de 2.415 kg, acelera hasta 100 km/h de parado en ¡2,8 segundos! La velocidad máxima es de 290 km/h y monta suspensión con muelles neumáticos y amortiguadores adaptativos. También presenta tres modos de conducción y presume de un avanzado sistema multimedia orientado a la conducción eléctrica. Con un habitáculo de ensueño, exige un cheque de 209.600 €.

ASTON MARTIN DB12 VOLANTE

La última evolución de este espectacular modelo, uno de los más exclusivos del mercado, es esta variante cabrio denominada Volante. Su capota de lona ofrece la misma calidad en niveles de confort térmico y acústico que el techo rígido de la declinación cupé, gracias a ocho capas de material aislante. Abre de manera eléctrica en 14 segundos, en parado o circulando hasta 50 km/h, y cuenta con varios refuerzos de carrocería para no alterar la rigidez torsional. El propulsor de gasolina es un 4.0 V8 que eroga una potencia de 680 CV y 800 Nm de par límite. Toda esa energía se dirige exclusivamente a las ruedas traseras vía cambio automático ZF de ocho velocidades. La velocidad máxima es



680 CV



de 325 km/h y cubre el 0-100 km/h en solo 3,6 segundos. Suma control de estabilidad con cuatro configuraciones alternativas a combinar con cinco perfiles de conducción. Entre tanto, el eje trasero acopla diferencial de deslizamiento limitado y los amortiguadores tienen regulación adaptativa. Puede optar a frenos carbocerámicos si se desea, para uso intensivo. El interior se culmina de forma prácticamente artesanal, pero el maletero apenas da 206 litros. Su precio supera 300.000 €.

PORSCHE 911 TURBO S CABRIOLET



Todavía es posible encontrar algunas unidades del Porsche 911 Turbo S Cabriolet, modelo que destaca por un rendimiento impresionante en un formato compacto. Equipado con motor de gasolina 3.0 bóxer, genera 650 CV y 800 Nm de par máximo, y acelera de 0-100 km/h en solo ¡2,8 segundos!, además de firmar una máxima de 330 km/h. Sus cuatro asientos están diseñados para disfrutar más de sensaciones que de confort, sobre todo en las plazas traseras, pues exhibe una personalidad 2+2 más acusada que otros en estas páginas. El chasis recurre a soluciones como esta-



650 CV

bilizadoras activas, frenos carbocerámicos y un sofisticado sistema de refrigeración y aerodinámica activos. Esta declinación ya no se vende nueva en España: el 911 Cabriolet más potente que ahora mismo ofrece la marca es el Carrera GTS, también disponible con tracción total y eje trasero direccional. En este caso apuesta por un sistema híbrido que com-

bina motor térmico bóxer de 3,6 litros con dos propulsores eléctricos; genera 541 CV de potencia y 610 Nm de par máximo. Su cambio es automático PDK de ocho marchas, alcanza 291 km/h y acelera de 0-100 km/h en 3,1 segundos. Está disponible desde 214.141 €. También hay una variante Targa con el mismo motor a cambio de 223.486 €.



BMW M8 COMPETITION CONVERTIBLE

Otra de las alternativas más atractivas si busca un cabrio de cuatro plazas con prestaciones de vértigo y dinámica ágil, de perfil altamente deportivo. El interior se presenta con gran calidad y esa contundencia sport que imprime M Competition, entre otros con cuadro con información específica, un generoso Head-up display y varias configuraciones de uso, como el modo Track específico de circuito. Lleva capota de lona eléctrica de calidad similar a un te-



cho duro en valores de insonorización. Por su parte, el maletero cubica 350 litros. Este modelo presume de motor de gasolina 4.4 V8 con doble turbo que eroga 625 CV de potencia y asocia transmisión automática Steptronic, de ocho relaciones. Y monta tracción total. Con paquete M Drive la velocidad máxima alcanza 305 km/h (de serie limitada a 250). También firma un 0-100 km/h de 3,3 segundos y homologa un consumo medio de 11,4 l/100 km, nada mal para un modelo de 4,87 metros que pesa 2.100 kg. Por otra parte, la oferta en materia de asistentes dinámicos y de seguridad es muy avanzada. Eso sí, el precio a pagar no es precisamente bajo: 227.400 €.

FERRARI ROMA SPIDER

Quizá sea el modelo más exclusivo por la marca de que se trata. La versión descapotable del Roma mide 4,66 metros y exhibe configuración 2+2 plazas, con maletero de 255 litros si la capota va recogida. Esta es de lona y necesita apenas 13,5 segundos para plegarse o colocarse de manera eléctrica, algo que permite realizar en marcha hasta 60 km/h. También incluye una bufanda virtual que expulsa aire caliente a la altura de la nuca en las plazas delanteras, para los meses gélidos yendo abierto. No falta un deflector de aire que se acciona de manera eléctrica hasta 170 km/h, siempre que las plazas traseras no viajen ocupadas. El propulsor de este modelo es un 3,9 litros V8 que ofrece una potencia de 620 CV y se ubica en la parte delantera.



La propulsión es trasera y el cambio, automático de ocho velocidades, tiene su origen en la Fórmula-1. La velocidad máxima del Roma Spider es de 320 km/h y acelera de 0-100 km/h en 3,4 segundos. Pesa 1.556 kg en seco y contempla aerodinámica activa, con alerón posterior a situar en tres posiciones alternativas en función de la velocidad del vehículo.

620 CV





MASERATI GRANCABRIO TROFEO

550 CV

Este atractivo vehículo es la variante cabrio del GranTurismo. Mide 4,97 metros, ofrece cuatro amplias plazas, aunque el maletero apenas aporta 172 litros en el mejor de los casos, con la capota montada. Es de lona de gran calidad y se manipula de manera eléctrica. En 14 segundos se despliega o se 'esconde', operación que se puede realizar en marcha hasta los 50 km/h. La variante Trofeo es la única de la gama térmica. Recurre a un blo-

que de gasolina de 3.0 litros V6 turboalimentado que es un placer para los oídos. Erega una potencia de 550 CV/650 Nm que se reparten sobre un sistema de tracción total. El cambio es automático con convertidor de par de ocho velocidades y apenas necesita 3,6 segundos para alcanzar los 100 km/h desde parado. Su velocidad máxima es de 316 km/h. Dispone de cuatro modos de conducción diferentes: COMFORT, GT, SPORT y CORSA, además de la opción ESC-OFF para desactivar todo el control electrónico. Los modos se pueden seleccionar desde el control giratorio del volante, que tiene la tecla de ajustes de la suspensión en el centro. Es el segundo Maserati en estas páginas...



BMW M4 COMPETITION CABRIO

BMW repite con este modelo recién llegado al mercado. Se trata de la variante M Competition de la Serie 4 Cabrio, que recurre al esquema de tracción total xDrive. Su propulsor es un bloque de gasolina 3.0 de seis cilindros en línea que arroja una potencia de 530 CV. Asocia cambio automático de ocho velocidades de convertidor de par y monta diferencia M activo posterior. Es capaz de acelerar 0-100 km/h en 3,7 segundos y tiene limitada la velocidad a 250 km/h. El carbono está presente en elementos como los asientos (muy envolventes) o en los contundentes frenos carbocerámi-

cos que contempla en opción. La dirección es muy directa y comprende suspensión adaptativa M. El perfecto reparto de pesos, 50:50 entre ejes, incrementa su sobresaliente dinámica, mientras la capota de lona eléctrica goza de una calidad excelente. Mide 4,80 metros de largo, el habitáculo se ultima con gran rigor, presume de una oferta muy avanzada en materia de seguridad e infoentretenimiento y el maletero cubica 385 litros con el techo montado, que son 300 litros si va replegado. Cuesta 135.850 €.



530 CV

CADILLAC SOLLEI CONCEPT

Luz propia

El último concept de la firma norteamericana recupera el glorioso pasado e ilumina la senda de futuro de una marca que persigue recuperar el prestigio de antaño abriéndose a un segmento poco explorado: el de los descapotables eléctricos de superlujo.

 Karam El Shenawy



Tras un periodo tenebroso, Cadillac viene recuperando el espíritu de grandeza americano con el que nació hace un siglo y que acaba de plasmar en este Sollei Concept. Un modelo que además abre la puerta a un segmento prácticamente inexistente donde hoy por hoy solo encontramos al Fiat 500C y al MG Cyberster: el de los descapotables cero emisiones, respondiendo de manera indirecta a Rolls-Royce por su decisión de abandonar este tipo de carroce-

rías en las que, precisamente Cadillac, es experta. Las líneas del Sollei evocan a los convertibles de los 50, con detalles conmemorativos como la pintura Manila Cream y una longitud 'infinita' que se extiende hasta 5,42 metros y donde solo las puertas ya miden 1,72.

Evocador

Al tratarse de un modelo que aglutina el conocimiento de la marca en lo tocante a personalización, en su interior se observan innumera-

bles pinceladas que convierten la experiencia a bordo en insuperable. Hablamos, entre otros, de una nevera entre los asientos traseros con vasos y botella decorados con patrón de rayos de sol, de un estuche metálico cepillado forrado en cuero, con aves impresas en 3D, de un diario con ilustraciones de aves pintadas a mano y de un estuche para bolígrafos y lápices a medida combinado con el interior.

Todo envuelto en un ambiente de lujo extremo, compuesto no solo por materia-□□□





El interior forrado en cuero Nappa genera un efecto de 'amanecer sutil', combinado con superficies de madera sin pulir.





Hay piezas hechas de materiales biológicos procedentes de raíces de hongos. En la trasera, un compartimento refrigerado tipo nevera esconde un juego de vasos y una botella.

les nobles, como el cuero Nappa, la madera o el aluminio macizo, también por muchos renovables y biológicos, el Mycelium hecho a partir de raíces de hongos. El contrapunto tecnológico es un gigantesco monitor de 55" que cruza a lo ancho del salpicadero, junto a dos pantallas centrales.

Al derivar del Celestiq, su mecánica podría rendir 608 CV y 867 Nm de par, con un 0-100 km inferior a 4 segundos y una autonomía de 439 km desde una batería de 111 kWh. □



MERCEDES-BENZ V 300 d Exclusive Largo

Una nueva clase

La firma de la estrella acaba de actualizar su gran monovolumen con una idea: crear una nueva clase de vehículo que combine gran lujo y gran espacio. Probamos la última Clase V para entender cómo son los desplazamientos de lujo fuera de las grandes berlinas.

📷 Eduardo Lausín 📷 Paloma Soria





MERCEDES-BENZ V 300 d Exclusive Largo

Tipo de motor	Diésel, 4 cilindros en línea, turbo
Cilindrada	1.950 cm ³
Potencia máxima	237 CV a 4.200 rpm
Par máximo	500 Nm entre 1.600 y 2.400 rpm
Velocidad máxima	220 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	7,4 segundos
Precio base	112.084 €
Gama desde	74.150 €
Cuota Renting	n.d.
Lanzamiento	Enero de 2024
Valoración Altagama	★★★★☆



Algo está pasando, no en Mercedes, sino en el mercado global. El segmento de gran lujo está virando de las tradicionales berlinas hacia un formato más espacioso y, hasta ahora, reservado a otro público. Es un concepto heredado del mercado asiático, donde el espacio interior toma un papel principal. Algunos modelos lo han demostrado recientemente, como el Lexus LM, que se me antoja el rival más directo de esta nueva Clase V.

De acuerdo, es el mismo coche que la firma de la estrella lleva comercializando desde 2014. Nuevo, lo que se dice nuevo, no es. Pero sí se ha sometido a un lavado de cara que, sin ser el primero que recibe este modelo desde su lanzamiento, sí es el de mayor calado. Rápido: hay nuevo aspecto exterior compuesto por para-

golpes distintos, grupos ópticos y parrilla (que puede ir iluminada) modificados, paleta de colores ampliada... Eso fuera, porque dentro es donde verdaderamente se concentran las mejoras.

Mucho más moderno

El habitáculo ha pegado un cambio espectacular. Vamos, que es inédito. Recibe el ya clásico sistema de infoentretenimiento MBUX, lo que ha permitido dos cosas: la primera, reorganizar el diseño en cabina, ahora mucho más moderno; y segundo, aportar ese toque digital que demandaba el mercado a un vehículo que había quedado desfasado.

La pantalla centra es táctil, pero Mercedes-Benz ha mantenido un control físico (aunque con entrada táctil) en la consola, lo que facilita el manejo. Con todo, ahora esta Clase V ofrece un concep-

to digital contemporáneo: conexión a Internet, Android Auto y Apple CarPlay, navegación conectada, realidad aumentada... Vaya, que ya no hay apenas diferencia entre este vehículo recogido de la gama de comerciales y un turismo convencional.

De paso, el fabricante, con este cambio, ha logrado un ambiente mucho más Premium, no solo a la vista, también al tacto: ha aprovechado para mejorar la calidad, aspecto que dejaba bastante que desear en anteriores ediciones. Y no es 'moco de pavo', porque la Clase V que ve en imagen cuesta un mínimo de 112.000 €. Lo que le decía, es una nueva clase, un nuevo formato para entender el lujo.

Y ese formato es el espacio. De serie se configura con seis asientos (2+2+2), aunque a base de opciones podemos alcanzar las



Muy equipado: la iluminación de serie es full LED matricial, una excelente tecnología.



MERCEDES-BENZ V 300 d Exclusive Largo

▲ LO MEJOR

Espacio interior
Equipamiento completo
Relación prestaciones/
consumo

▼ LO PEOR

Precio muy elevado
Acceso para personas
de movilidad limitada
El tamaño global puede
plantear problemas





VALORACIÓN

MERCEDES-BENZ V 300 d Exclusive Largo

Imagen	★★★★★
Acabados	★★★★★
Puesto de conducción	★★★★★
Habitabilidad	★★★★★
Maletero	★★★★★
Motor	★★★★★
Recuperación	★★★★★
Prestaciones	★★★★★
Dirección	★★★★★
Caja de cambios	★★★★★
Frenos	★★★★★
Estabilidad	★★★★★
Consumo	★★★★★

ocho plazas. ¡Y qué plazas! Su gran tamaño (hay tres longitudes a elegir, esta es la intermedia) permite alojar a todos los ocupantes holgadamente. Y es que hay más de tres metros de batalla para jugar con la composición interior. Digo jugar porque las plazas traseras son configurables, de modo que permite ajustar el espacio en función de la carga. Si es que fuera necesario, claro, porque con poco más de 1.000 litros de maletero con las tres filas de asientos colocadas no se me ocurre razón para necesitar todavía más espacio para enseres.

Puede con todo

Aunque la necesidad de transportar ese volumen de pasajeros crea otra: equipar un motor capaz de hacerlo con solvencia. El V 300 d es el más capaz de la oferta mecánica, que se mantiene inal-



Las llantas de serie son en 19". Hay otras en opción con el paquete AMG Line de misma medida.



Cuadro digital muy personalizable, como es habitual en Mercedes-Benz, una de las grandes mejoras que recibe esta actualización de la Clase V.



Prácticamente todos los asistentes a la conducción son de serie en este acabado.



Muy cómodo el selector del cambio automático en la columna de dirección.



Detalle de los botones en la consola central para la apertura eléctrica de las puertas deslizantes traseras.



Aunque la pantalla es táctil, mantiene un control con botones físicos en la consola central.



Nuevo multimedia MBUX, con todo lo que conlleva: conectividad, control por voz avanzado... Ahora sí, en un verdadero Premium.



Aunque de serie viene con seis plazas, se pueden elegir dos filas traseras de tres asientos. El maletero mínimo supera 1.000 litros de volumen.



El motor es excelente por rendimiento y consumo, con medias reales inferiores a 9 l/100 km, nada mal teniendo en cuenta potencia y peso

terada, exceptuando la inclusión de una mecánica gasolina con etiqueta ECO. Este diésel de cuatro cilindros sin ningún tipo de hibridación genera 237 CV, cifra muy elevada para lo que es habitual en la categoría. Pero me quedo antes con los 500 Nm de par límite que genera a solo 1.600 rpm.

Incluso rápido

Es el archiconocido bloque de casi dos litros que equipa buena parte de la gama diésel de Mercedes-Benz, un motor que no destaca por finura, aunque se ha trabajado en el aislamiento en esta nueva entrega V. Al margen, se trata de un propulsor más que solvente, incluso rápido, que puede sobradamente con el volumen del conjunto y con su carga sin des-

fallecer. Al mismo tiempo devuelve un consumo más que ajustado, con una media de gasto en nuestra prueba inferior a 9 l/100 km, lo que garantiza autonomías de más 700 km por depósito.

Sí, como cabría esperar, es un vehículo perfecto para viajar. Salvando la accesibilidad, que puede ser algo complicada para personas de movilidad reducida (sin ir más lejos, el piso queda bastante alto), es un coche comodísimo en cada asiento. Y el fabricante ha conseguido un excelente compromiso de confort que mejora con la cara suspensión neumática opcional. También se notan las mejoras de aislamiento para esta versión, que rueda en mayor silencio, completando, ahora sí, una verdadera experiencia Premium. □



EL PROBADOR OPINA

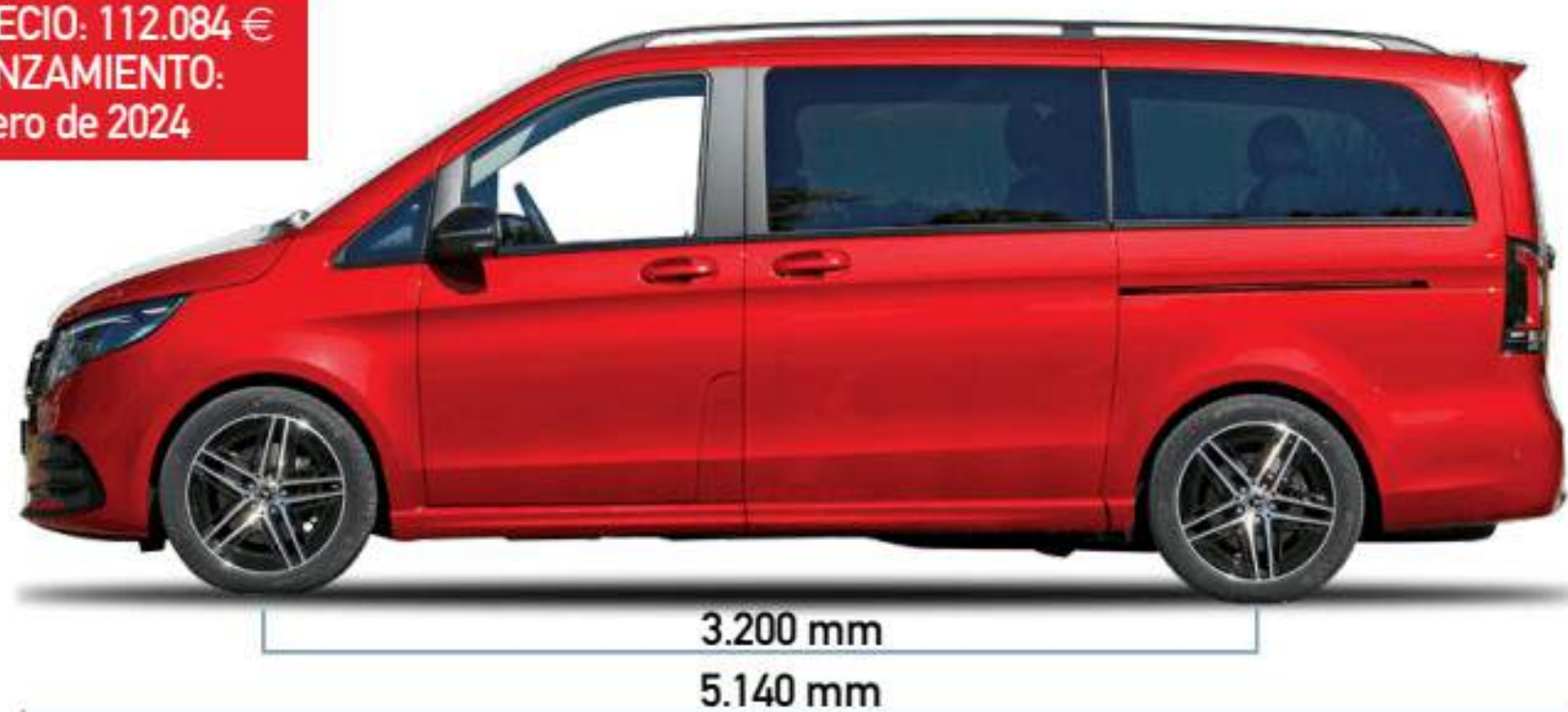
El precio es salvaje, pero lo cierto es que se trata de un verdadero coche de lujo. Hay espacio para todo y más, va muy bien equipada y el motor es resolutivo en todas sus facetas. Solo hay que entender el concepto... o tener familia numerosa.



FICHA TÉCNICA

MERCEDES-BENZ V 300 d Exclusive Largo

PRECIO: 112.084 €
LANZAMIENTO:
Enero de 2024



1.880 mm



1.928 mm

La única alternativa de gasolina en la Clase V es también la única con sello ambiental ECO

MOTOR

Tipo de motor	Diésel, 4 cilindros en línea, turbo
Ubicación	Delantero longitudinal
Cilindrada	1.950 cm ³
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Distribución	Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	237 CV a 4.200 rpm
Par máximo	500 Nm entre 1.600 y 2.400 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción trasera
Caja de cambios	Automática con convertidor de par y 9 velocidades, accionamiento automático o manual-secuencial

BASTIDOR

Suspensión delantera	McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Rueda tirada con brazos independientes, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida electromecánica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y tracción
Frenos	Discos ventilados (del.) y discos macizos (tras.)
Neumáticos	245/45 R19
Llantas	n.d.

PRESTACIONES

Velocidad máxima	220 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	7,4 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	7,5 l/100 km
Emisiones (CO ₂)	196 g/100 km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	5.140 / 1.928 / 1.880 mm
Distancia entre ejes	3.200 mm
Nº de plazas	6
Peso en vacío	n.d.
Depósito de combustible	70 litros
Capacidad de maletero	1.030 litros

CONTACTO

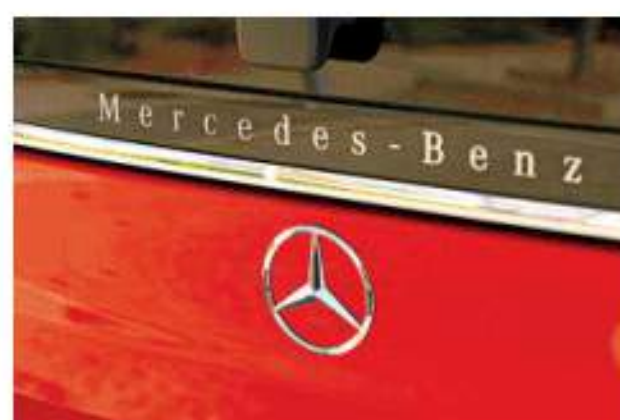
MERCEDES-BENZ ESPAÑA, S.A.

Avda. de Bruselas, 30 - Polígono Arroyo de la Vega
28108 Alcobendas (Madrid)

Página Web: www.mercedes-benz.es

Telf. atención al cliente: 91 484 60 00

Garantía 3 años



EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Alerta por cambio involuntario de carril; detector de fatiga; alerta por tráfico trasero cruzado; control de ángulo muerto; asistente de luz de carretera; lector de señales de tráfico; frenada de emergencia automática; iluminación full LED matricial; sensores de luz y lluvia; sensores de parking delanteros y traseros; aparcamiento asistido; cámaras de visión 360°; climatizador bizona, independiente detrás; cuadro de mandos digital; multimedia MBUX con pantalla táctil de 12,3"; Bluetooth; navegador; cargador inalámbrico para móvil; asientos delanteros de ajuste eléctrico calefactables; puertas traseras eléctricas; tapicería en cuero Napa; colante calefactable; sonido surround Burmester 640 W y llantas de 19". OPCIONES Paquete AMG Line: incluye suspensión deportiva, kit estético AMG y llantas de 19" (2.488 €); suspensión neumática (3.209 €); tracción total (6.064 €); paquete Night (260 €); segunda fila de 3 asientos (774 €); tercera fila de 3 asientos (774 €); enganche para remolque (1.649 €); mesa interior plegable (1.021 €) y asistente activo de dirección con adaptación de velocidad (259 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

La dotación de serie es muy rica y no se echa nada en falta. Interesante es poder configurar las dos filas traseras de asientos, de modo que podemos pasar de 6 a 8 plazas.

LOS RIVALES

HYUNDAI STARIA STYLE 2.2 CRDI
177 CV 4x4 AT 9 PLAZAS **61.240 €**

Tipo de motor	Diésel, 4 cilindros en línea, turbo
Cilindrada	2.199 cm ³
Potencia máxima	177 CV a 3.800 rpm
Par máximo	430 Nm entre 1.500 y 2.500 rpm
Velocidad máxima	185 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	12,4 segundos
Consumo combinado	8,9 l/100 km
Longitud / anchura / altura	5.253 / 1.997 / 1.990 mm
Capacidad de maletero	min. 117 litros

Nos gusta Precio mucho menor

No nos gusta Solo 4x4 y únicamente 9 plazas



LEXUS LM 350h LUXURY 6 PLAZAS
125.000 €

Tipo de motor	Híbrido eléctrico-gasolina, 4 cilindros en línea, atmosférico
Cilindrada	2.487 cm ³
Potencia máxima	250 CV
Par máximo	n.d.
Velocidad máxima	190 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8,7 segundos
Consumo combinado	7,2 l/100 km
Longitud / anchura / altura	5.125 / 1.890 / 1.940 mm
Capacidad de maletero	110 - 1.191 litros

Nos gusta Etiqueta ECO y consumo

No nos gusta Precio muy elevado



PORSCHE 911 GT3 **vs.** AUDI R8 Coupé V10 FSI performance quattro

Supervivientes

Enfrentamos lo mejor de cada casa, por un lado el frenético y más enfocado a circuito Porsche 911 GT3; por otro, el refinado y potente Audi R8. Dos superdeportivos, cada uno a su manera, que dictan el final de una era.

✎ Eduardo Lausín 📷 Paloma Soria



PORSCHE 911 GT3

Tipo de motor	Gasolina, 6 cilindros bóxer, atmosférico
Cilindrada	3.996 cm³
Potencia máxima	510 CV a 8.400 rpm
Par máximo	470 Nm a 6.100 rpm
Velocidad máxima	320 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	3,9 segundos
Precio base	222.712 €
Gama desde	222.712 €
Cuota Renting	n.d.
Lanzamiento	Junio de 2021
Valoración Altagama	★★★★☆

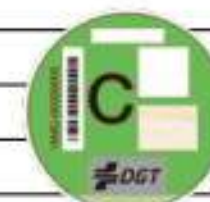
*Consultar condiciones en porsche.com/spain



AUDI R8 Coupé V10 FSI performance quattro

Tipo de motor	Gasolina, 10 cilindros en V, atmosférico
Cilindrada	5.204 cm³
Potencia máxima	620 CV a 8.000 rpm
Par máximo	580 Nm a 6.600 rpm
Velocidad máxima	331 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	3,1 segundos
Precio base	236.220 €
Gama desde	236.220 €
Cuota Renting	n.d.
Lanzamiento	Octubre de 2021
Valoración Altagama	★★★★☆

*Consultar condiciones en audi.es



Quizá no recuerde el famoso programa televisivo que da título a esta comparativa. Se lo describo brevemente: varios contendientes, generalmente de aspecto y maneras poco convencionales, probaban sus cualidades de supervivencia en un escenario hostil y desconocido con la intención de ganar un suculento premio. El mercado de los superdeportivos se podría describir de manera muy similar: un grupo de vehículos poco convencionales luchando en un mercado hostil cuyas leyes medioambientales apenas les permiten sobrevivir. ¿Premio? Ganarse el respeto del público, de los aficionados.

Audi R8 y Porsche 911 GT3 son precisamente dos buenos ejemplos de lo que hablo, y vamos a ser sinceros, de los dos ya hay un ganador, el Porsche, pues el Audi R8 dio fin a su producción tras dos generaciones hace apenas unos meses. Pero eso no quita que, junto a su aquí rival, haya soportado el envite de las normas anticontaminación, que han hecho mucho daño al mercado más exclu-

sivo de vehículos deportivos, dando fin a reputadas familias como la del R8... y veremos lo que aguanta el más radical de la oferta 911, el GT3, con permiso de la variante RS.

Maneras diferentes

Antes de que me lo recuerde, se lo digo yo: sí, son dos coches totalmente diferentes. Aunque no tanto como creemos. Para empezar, el ahora desaparecido R8 persigue la forma más clásica de superdeportivo. Coloca su motor en posición central trasera, a la vista incluso, y luce una figura atlética y aerodinámica. El R8 va rápido incluso parado, y eso que con un 0-100 km/h de solo 3,1 segundos y una punta de más de 330 km/h es un modelo sensiblemente más veloz que su rival.

El Porsche lo hace todo mal. O eso dice la lógica, porque la práctica pone a la física en su sitio. Descuelga motor tras el eje trasero, aunque sus responsables han ido evolucionando el concepto mandando cada vez más al centro su espectacular bloque bóxer de seis cilindros. Y aquí empiezan las similitudes. Los dos son atmosféricos



Esta versión performance emplea frenos carbono-cerámicos de serie. Aguantan bien el maltrato.



La iluminación de serie es en tecnología LED, muy avanzada y suficiente en este modelo.



(sin turbo), de alto giro, algo que casi parece extinto hasta en el lúdico y poco lógico segmento de altas prestaciones. Son de disfrute... ¡y vaya si se disfrutan!

Estamos probablemente ante dos de los motores con mejor sonido del planeta, un sonido fruto de la forma más pura de obtener potencia: aumentar el límite de revoluciones. Logran la cifra máxima por encima de 8.000 rpm, pero es que el Porsche va aún más allá con un corte de inyección que roza 9.000. "Las últimas 1.000 revoluciones. Esas últimas 1.000 revoluciones". Es indiscutiblemente lo mejor de este vehículo, una forma inigualable de introducirnos en una atmósfera de competición.

El R8 no se queda atrás. De hecho su estirada es igualmente épica, amenizada por el singular sonido de los diez cilindros que trabajan a nuestra espalda. Claro, que la mayor potencia que produce el 5,2 litros cambia un poco la perspectiva. El R8 genera nada menos que 620 CV y es la mayor evolución de este propulsor en la casa de los cuatro aros. Eso son 110 CV más que su

AUDI R8 Coupé V10 FSI performance quattro

▲ LO MEJOR

Sonido del motor V10

Prestaciones

Facilidad de manejo

▼ LO PEOR

Equipamiento justo

Multimedia anticuado

Ya no se fabrica





El cuadro digital de mandos es muy personalizable y hace las veces de pantalla multimedia.



Botones satélite en el volante, para la selección de modos.



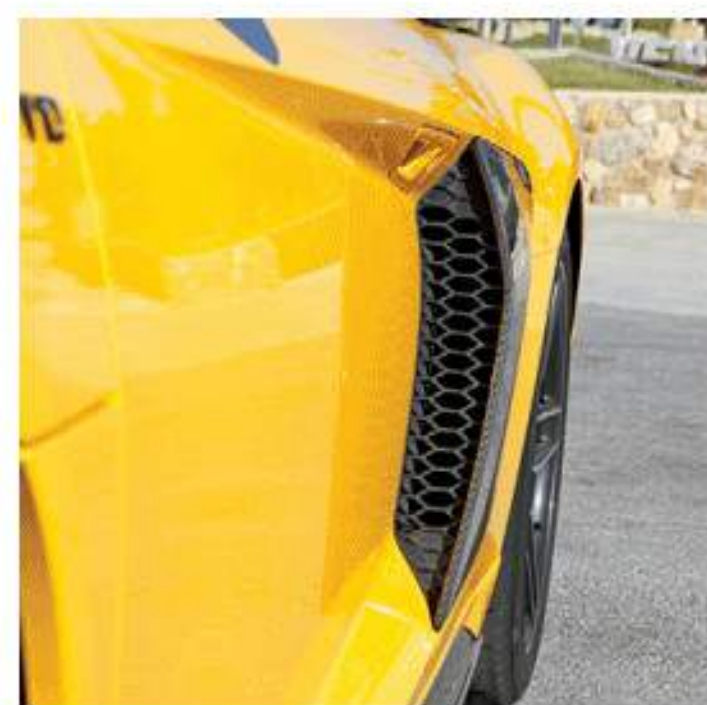
Las levas de cambio son un tanto pequeñas. Vienen de serie.



Multimedia: se maneja con este control giratorio en la consola.



Los controles del climatizador son una obra de arte. El coche se ha diseñado con mucho mimo.



Tomas de aire laterales para refrigerar el motor central, cubiertas por los famosos Air Blade.

VALORACIÓN

AUDI R8 Coupé V10 FS performance quattro

Imagen	★★★★★
Acabados	★★★★★
Puesto de conducción	★★★★★
Habitabilidad	★★★☆☆
Maletero	★★★☆☆
Motor	★★★★★
Recuperación	★★★★★
Prestaciones	★★★★★
Dirección	★★★★★
Caja de cambios	★★★★★
Frenos	★★★★★
Estabilidad	★★★★★
Consumo	★★★☆☆

rival, lo que lo hace, como decía, notablemente más rápido.

Pero no es lo único que asiste al modelo de Ingolstadt, o más bien de Böllinger Höfe, que es donde se fabricaba este R8 y que pude visitar hace unas semanas: allí se fabrica ahora en exclusiva el e-tron GT. Un elemento que siempre ha caracterizado a los Audi más rápidos, la tracción total quattro, define el comportamiento de este animal. Va completamente pegado al suelo y ofrece niveles de adherencia fantásticos incluso en las condiciones más complicadas. El 911, en parte gracias a sus tremendos rodillos traseros, tiene una adherencia elevadísima, pero es, al mismo tiempo, un coche más nervioso. Mientras que en el Audi apenas dudas al hundir el pedal de gas hasta el fondo, en este 911, solo de tracción trasera, te lo piensas dos veces, especialmente sobre asfalto roto, sucio o mojado. Es más delicado y también más divertido. También es un mucho menos polivalente: el R8, incluso en □□□



Cuadro de mandos muy tradicional con el tacómetro en el centro. Las pantallas laterales son configurables.



Selector de modos de conducción en el volante.



El eje delantero puede elevarse de forma opcional. Interesante.



El climatizador me parece un tanto complejo de utilizar.



Multimedia correcto, pero nada destacable para un vehículo de su categoría y precio.

esta versión performance, sigue fiel a su filosofía inicial de ofrecer una experiencia totalmente multiuso. Es indiscutiblemente el mejor superdeportivo para uso diario, si es que eso tiene algún sentido.

Mejor en circuito

Pero siempre hay un mejor escenario para disfrutar de deportivos de semejante calibre: los circuitos. Y en ese escenario el 911 GT3 no tiene rival. Al margen de que sea más rápido o no, es más ligero, y eso se nota en un trazado de carreras. Y no solo eso, presume de una puesta a punto mucho más radical. El simple hecho de emplear una suspensión tremendamente rígida o una dirección ultra directa, ya es una declaración de intenciones. Claro que echar un ojo a la lista de opciones que propone Porsche para el GT3 ya lo remata: frenos cerámicos, asientos baquet fijos en fibra de carbono, paquete ClubSport con jaula trasera,

extintor de incendios y cinturón de seguridad de seis puntos... Vaya, que su enfoque claramente apunta a pista. Y eso que existe una versión aún más extrema, el GT3 RS, con un tratamiento de reducción de peso, una aerodinámica específica y un puñado más de caballos. Pero le voy a ser franco: la experiencia de conducción que ya ofrece este GT3 a secas me parece suficientemente completa como para plantear algo todavía más radical, a menos que no vayamos a utilizarlo más que en tramos cerrados.

Volviendo al Audi, esta versión performance, que es la única que ha ofrecido Audi en los últimos compases de producción del R8 (a excepción del limitadísimo R8 GT), desempeña fabulosamente en circuito, pero su mayor peso juega ligeramente en contra. La marca no lo ha enfocado tanto a un uso tan radical, y eso que de serie ya equipa frenos carbono-cerámicos y suspensión

PORSCHE 911 GT3

LO MEJOR

Respuesta mecánica exquisita
Cambio manual
Dinámica en circuito

LO PEOR

Muy duro para el día a día
Equipamiento muy justo
Multimedia mejorable

VALORACIÓN

PORSCHE 911 GT3

Imagen	★★★★★
Acabados	★★★★★
Puesto de conducción	★★★★★
Habitabilidad	★★★★★
Maletero	★★★★★
Motor	★★★★★
Recuperación	★★★★★
Prestaciones	★★★★★
Dirección	★★★★★
Caja de cambios	★★★★★
Frenos	★★★★★
Estabilidad	★★★★★
Consumo	★★★★★



La iluminación de serie es en tecnología LED, aunque propone un sistema matricial en opción.



El Touring es un paquete sin coste que, principalmente, sustituye el alerón trasero fijo por otro móvil.

específica. No me malinterprete, el R8 corre mucho y muy bien, pero es más fácil de llevar rápido, lo que para algunos puede suponer una pérdida de emoción, si es que tomar curvas a 200 km/h es poco emocionante, claro.

De hecho, es muy neutro y sobre todo, noble: admite buscarle (algo) las cosquillas. Abrir gas sin miramientos en pleno apoyo puede desmontar la trasera, pero todo vuelve rápido a su sitio, de la manera más eficaz y segura posible. Al final se disfruta sintiendo cómo



Los frenos son en material compuesto de serie, pero hay unos carbono-cerámicos en opción.

todo su chasis trabaja al unísono para mantenernos por la trazada perfecta. En el Porsche hay que poner más de nuestra parte, lo que implica mayor concentración y, para algunos, posiblemente mayor premio en forma de sensaciones. Sobre todo con este GT3 de cambio manual, una caja de tacto delicioso que puede sustituirse por una eficaz automática PDK de doble embrague a exactamente el mismo precio. Esto no se contempla en la casa Audi, que solo ofrece su R8 con un cambio automático de doble embrague que parece ir más fino cuanto más se le exige.

Dos fórmulas...

...que tienen los días contados. El R8 ya ha dicho adiós y veremos si la nueva evolución del GT3 implica algún tipo de hibridación, como ya han presentado los 911 GTS. Por cierto, no me gustaría terminar sin destacar dos puntos más. El primero es que el GT3 que ve en imagen ha sido equipado con paquete Touring, una op-

ción sin coste para el cliente que maquilla la salvaje silueta de serie del modelo. Hay más porción de la carrocería pintada en el mismo color y sustituye el alerón trasero fijo por otro retráctil, el mismo del resto de 911. Es decir, es un paquete que solo afecta a la imagen, no a la dinámica del vehículo.

El segundo punto atañe a los dos, pero sobre todo al R8, que ofrece una experiencia más sofisticada a su usuario. La calidad general y el mimo por el detalle están por encima del Porsche, que parece más básico, especialmente en su dotación de serie, tremendamente escasa para un deportivo que supera 220.000 € de tarifa básica. □

EL PROBADOR OPINA

Es como querer más a papá o a mamá. Los dos son extraordinarios, más en un contexto en el que probablemente nunca jamás volvamos a disfrutar de máquinas semejantes. El R8 sería mi deportivo de diario y el GT3, el de circuito.



AUDI R8 performance



Ambos destacan por la musicalidad de sus motores atmosféricos

Habitabilidad buena para dos adultos de talla incluso grande. El maletero es reducido, pero caben dos maletas de cabina.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Control de velocidad de crucero; iluminación LED; sensores de luz y lluvia; sensores de parking delanteros y traseros; cámara de marcha atrás; diferencial trasero de deslizamiento limitado; discos de freno carbono-cerámicos; suspensión deportiva performance; selector de modos de conducción; cuadro de mandos digital; multimedia con pantalla frente al conductor; Bluetooth; navegador; radio digital; retrovisor interior fotosensible; entrada y arranque sin llave; asientos delanteros deportivos

calefactables; freno de estacionamiento eléctrico; alerón trasero en fibra de carbono y llantas de 19".

OPCIONAL Pintura metalizada (1.440 €); pack exterior en carbono brillante (10.895 €); amortiguación variable (2.515 €); dirección dinámica (1.955 €); asientos delanteros de ajuste eléctrico con memoria (2.025 €); cubierta del motor en fibra de carbono (4.750 €) y paquete de cuero completo (4.300 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

No destaca por un gran equipamiento, pero tampoco hay demasiado que añadir. La suspensión adaptativa puede ser una gran opción de cara a mejorar el confort, dada la usabilidad de este superdeportivo.

PORSCHE 911 GT3



El cambio manual del 911 tiene un tacto muy deportivo y directo

Los baquets opcionales solo pueden regularse longitudinalmente; son duros y un poco incómodos. El baúl va situado en la parte delantera del coche.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Bloqueo de diferencial trasero electrónico; control de tracción con PTV plus; control de velocidad de crucero; iluminación full LED; sensores de luz; eje trasero direccional; suspensión activa PASM; climatizador bizona; cuadro de mandos parcialmente digital; multimedia con pantalla táctil; navegador; Bluetooth; Apple CarPlay; radio digital; entrada y arranque sin llave; freno de estacionamiento eléctrico; asientos deportivos plus con ajuste eléctrico y llantas forjadas de 20 y 21".

OPCIONES Pintura metalizada (1.412 €); paquete Touring: incluye alerón trasero desplegable, frontal en color carrocería y tapicería en cuero y tela (sin coste); cámara trasera (1.412 €); paquete Sport Chrono (543 €); faros LED matriciales (4.011 €); frenos cerámicos PCCB (10.480 €); sensores de lluvia: incluye retrovisor interior y exteriores fotosensibles (624 €); sistema de elevación del eje delantero (3.570 €) y asientos baquet integrales en fibra de carbono (6.109 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

El equipamiento es más bien básico, sobre todo en lo relativo a ayudas a la conducción. Si el uso en circuito va a ser habitual, los frenos cerámicos son muy buena opción





AUDI R8 Coupé V10 FSI performance quattro

MOTOR

Tipo de motor	Gasolina, 10 cilindros en V, atmosférico
Ubicación	Central trasero longitudinal
Cilindrada	5.204 cm³
Alimentación	Inyección mixta directa/indirecta,
Distribución	Doble árbol de levas en cada culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	620 CV a 8.000 rpm
Par máximo	580 Nm a 6.600 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción total quattro
Caja de cambios	Automática S tronic de doble embrague y 7 relaciones, accionamiento automático o manual-secuencial

BASTIDOR

Suspensión delantera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y de tracción
Frenos	Discos ventilados cerámicos de 380 mm (del.) y de 356 mm (tras.)
Neumáticos	245 / 35 R19 (del.) y 295 / 35 R19 (tras.)
Llantas	8,5 x 19 (del.) y 11 x 19 (tras.) pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	331 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	3,1 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	12,9 l/100 km
Emisiones (CO ₂)	293 g/km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.429 / 1.940 / 1.236 mm
Distancia entre ejes	2.650 mm
Nº de plazas	2
Peso en vacío	1.670 kg
Depósito de combustible	73 litros
Capacidad de maletero	112 litros

FICHAS TÉCNICAS



PORSCHE 911 GT3

MOTOR

Tipo de motor	Gasolina, 6 cilindros bóxer, atmosférico
Ubicación	Trasero longitudinal
Cilindrada	3.996 cm³
Alimentación	Inyección directa, admisión variable
Distribución	Doble árbol de levas en cada culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	510 CV a 8.400 rpm
Par máximo	470 Nm a 6.100 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción trasera
Caja de cambios	Manual con embrague monodisco en seco y 6 relaciones

BASTIDOR

Suspensión delantera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y de tracción
Frenos	Discos ventilados de 408 mm (del.) y de 380 mm (tras.)
Neumáticos	255 / 35 R20 (del.) y 315 / 30 R21 (tras.)
Llantas	9,5 x 20 (del.) y 12 x 21 (tras.) pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	320 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	3,9 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	12,9 l/100 km
Emisiones (CO ₂)	293 g/km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.573 / 1.852 / 1.279 mm
Distancia entre ejes	2.457 mm
Nº de plazas	2
Peso en vacío	1.493 kg
Depósito de combustible	64 litros
Capacidad de maletero	132 litros

VOLVO EX90

La efectividad de la simplicidad

La vertiente eléctrica de Volvo tiene recorrido: EC40, EX40, EX30 y ahora este súper EX90, previo paso a los ES90 (sedán equiparable al S80) y EX60 (otro tanto con el todocamino XC60). Tracción trasera y total, hasta 517 CV, dos niveles de batería (585 km de rango máximo homologado), cinco o siete plazas en unos cinco metros de carrocería, lo último en conectividad, seguridad de vanguardia... Es un SUV ambicioso, de los más ambiciosos de su tipo, y a la vez tremendamente minimalista, confortable y fácil de usar.

E. Cano

Hace unos meses pude verlo en directo estáticamente junto al benjamín eléctrico EX30 (por cierto, a la venta por menos de 30.000 €). Por entonces me pareció tremendamente minimalista por fuera y por dentro, casi como un EX30 de tamaño XXL. Ahora he tenido ocasión de conducirlo en California, corroborando aquella impresión y también que, pese a su idiosincrasia, que como cualquier otro automóvil tiene, es asequible por usabilidad para la gran mayoría. Le hablo del flamante EX90, alto de gama eléctrico en Volvo hasta el aterrizaje de su equivalente sedán ES90. Algo así como el sofisticado alter ego del XC90, recién puesto al día como recogemos en las siguientes páginas, el no va a más de la marca en el plano de la impulsión sostenible y el summum de otros como la seguridad.

Voy por partes. Fabricado en Estados Unidos (también lo hará en China, pero no para los mercados europeos), se basa en la avanzada plataforma SPA2 y rebasa por poco cinco metros de largura. Su holgado interior da paso a configuraciones de cinco (en la versión más accesible) y siete plazas. El coche acude a multitud de materiales sostenibles que comprenden desde aluminio y acero inoxidable a lana para el tapizado de asientos o cerca de 50 kg de plásticos PET y materiales de base biológica, entre otros ejemplos. □□□



Las claves

- Nuevo SUV eléctrico de 5,04 metros de largo y 5 o 7 plazas
- Motor y tracción traseros (279 CV desde 83.127 €) y doble motor Twin Motor (408 y Performance de 517 CV, a partir de 91.295 y 96.304 € en cada caso) y tracción total
- Autonomía de 580 a 585 km; sistema V2L
- Recarga CC hasta 250 kW
- Tecnología de seguridad y asistencia LiDAR



Llamado a batirse con pesos pesados tipo Audi Q6 e-tron, BMW iX y Mercedes-Benz EQE SUV/ EQS SUV (incluso Kia EV9, valorando un aforo para siete pasajeros), contempla versiones Single Motor (motor posterior de 279 CV), Twin Motor (propulsores delantero y trasero y 408 CV) y el rápido (0-100 km/h en 4,9 segundos) y probado Twin Motor Performance (doble motor

y tracción, como el anterior, pero con 517 CV). La batería es de 104 kWh en versión básica y de 111 en el resto para 580/585 km de alcance, con recarga en alterna a un máximo de 11 kW y en continua de 250 (0-80% repuesto en media hora). Y aporta carga bidireccional V2L para suministrar energía a dispositivos externos. Además, juega con Plug&Play, para evitar instalar 'mil' aplica-

ciones de otros tantos proveedores en cargadores compatibles.

De todo y lo mejor

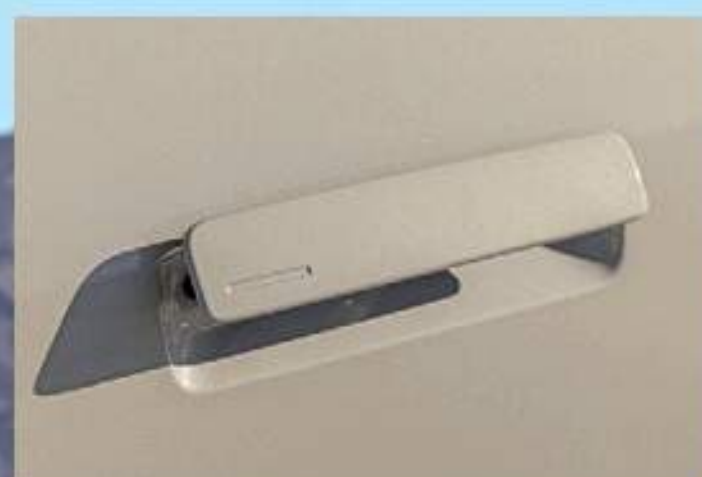
Faros matriciales con capacidad para proyectar imágenes, sistema de sonido Bowers&Wilkins con 25 altavoces y Dolby Atmos, apertura y arranque desde el móvil... Lo cierto es que tiene de todo, por mucho que echemos en falta botones específicos para ba-

jar las ventanillas traseras (lleva un conmutador para actuarlas desde los delanteros) o unos sencillos asideros de techo.

De hecho, se apunta a la discutible moda Tesla de suprimir hasta el reglaje mecánico de retrovisores y volante (hay que seleccionarlo en la pantalla y luego ajustarlos eléctricamente en los pulsadores multifunción del volante), el reglaje de la climatiza-



Pequeño cofre delantero (37 litros) para guardar, por ejemplo, los cables de carga. El coche admite un máximo de 11 kW en CA y de 250 en CC.



Manecillas de puerta: quedan enrasadas al iniciar la marcha.



Detalle de la ruleta del volumen en la minimalista consola.





Audio a cargo de Bowers & Wilkins (arriba el premiado altavoz Nautilus) y selector del cambio tras el volante (abajo).



Cuatro ambientes para la climatización, arriba con los reglajes de la fila intermedia.

En media hora recupera el 80% de la carga de la batería en una toma rápida



Lo imprescindible: hay una buena (para lo habitual en los eléctricos) pantalla de instrumentación, un gran display central y la ruleta del volumen. Punto.



La última fila admite pasajeros de buena talla a nada que la intermedia (arriba izquierda) vaya un poco avanzada. Llegar al fondo ya es otra cosa...

ción o la apertura de la guantera. En el salpicadero una pantalla de 9" tras el volante muestra velocidad, rango, mapa de navegación, asistentes de conducción... y otra de 14,5 central vertical gestiona y exhibe la navegación, el multimedia, etc. Cuenta con operativa Android Automotive (de lo mejor del mercado, admite apps de forma nativa), conexión 5G y Android Auto/Carplay sin cable.

Acabado intachable, fantásticos asientos 'made in Volvo', una excelente posición de conducción con gran visibilidad hacia cualquier ángulo... Es muy cómodo y tan fácil de llevar como un utilitario. Sería redondo con aproximadores de puertas y dirección posterior, si bien el control vectorial de par de ese eje, inédito en la marca, asegura un guiado de primera e incluso facilita maniobrar. □

LLEGA LIDAR

El EX90 estrena sensor LiDAR, un complejo entramado electrónico que visualiza, entre otros, un bulbo sobre el parabrisas acompañado de cinco radares, ocho cámaras de vídeo y 16 sensores de ultrasonidos para reconocer los alrededores del vehículo e identificar objetos. Precisamente, detecta estos con gran precisión, en particular por delante del coche. Sin ir más lejos, capta a un peatón a 250 metros de distancia, incluso de noche. Según parece, su potencial, en pleno desarrollo, promete ser extraordinario. De hecho, más adelante permitirá al EX90 el nivel 3 de conducción autónoma.



VOLVO XC90

Más depurado y sofisticado

Al mismo tiempo que la firma sueca lanza el eléctrico EX90 pone al día su, en gran medida, equivalente térmico XC90. Sobre todo hay cambios estéticos acompañados de una dotación tecnológica enriquecida.

E. Cano

Puesta al día de la segunda generación Volvo XC90, original de 2014. De este modo, y a la vista de lo ralentizado de las ventas eléctricas, el nuevo EX90 del que damos cuenta en nuestro contacto en California en páginas previas, no viene a sustituirle, sino a complementarle. Es más, el parecido entre ambos es evidente, quizá para que la elección entre uno y otro no estribe tanto en el diseño como en la aportación mecánica.

Como aquel, el XC90, que por cierto mantiene dimensiones (4,95 metros de longitud, 1,92 de anchura y 1,77 metros de altura),

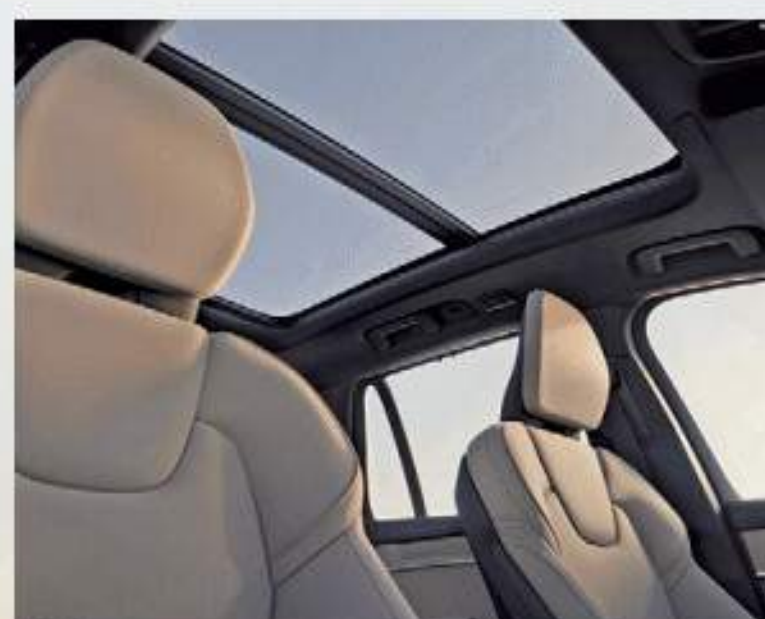
sigue apostando por siete plazas.

A nada que nos fijemos apreciaremos modificaciones como la parrilla, con lamas diagonales confluyentes, nuevos faros más esbeltos LED con tecnología matricial (mantienen la característica firma luminosa diurna de la marca, en forma de Martillo de Thor) y un paragolpes frontal que se fusiona con el spoiler hasta casi diluirse en él. También es nuevo el capó, como los juegos de llantas, algunos colores de carrocería y, en la zaga, la estructura interior de los pilotos LED.

En materia de seguridad sale reforzado con elementos como



El nuevo display multimedia, más grande, moderno, de mejor visibilidad, ha obligado a reorganizar el tablero, con nuevos aireadores, más espacios útiles...



Como antes, sigue disponible el techo panorámico practicable. Mantiene siete plazas y maletero de 640 a 692 litros con cinco pasajeros alojados.

Sobre su antecesor, acentúa la seguridad activa y pone al día el puesto de conducción de forma apreciable



Las claves

- A la venta desde 91.150 €
- Cambios estéticos, sobre todo sobre el frontal
- Mejoras interiores apreciables: sistema multimedia, tablero...
- 7 plazas, tracción total y cambio automático
- Híbrido enchufable CERO T8 (455 CV) e híbrido ligero ECO B5 (250 CV)



Faros LED matriciales más esbeltos con la característica luz diurna en forma de Martillo de Thor.



En versión híbrida enchufable T8 puede recargar a un tope CA de 7,4 kW en 3 horas (0-100%).

La versión híbrida enchufable es tope de gama en España y, teóricamente, ronda 70 km eléctricos

un radar que trabaja de forma solidaria con una cámara frontal para detectar pérdidas de trayectoria hacia el carril contrario recuperando la trazada correcta para evitar colisiones (con vehículos, ciclistas, grandes animales...) o salidas de vía, incluso accionando los frenos e interviniendo sobre la dirección.

Mejor conectado

Indiscutible protagonismo para el sistema multimedia, uno de los elementos que más acusaban el paso del tiempo en el SUV escandinavo. Cambia por otro, también sobre pantalla central vertical, más grande (11,2", por las 12,3 de la instrumentación digital), de mayor resolución y con nuevas funciones y aplicaciones a actualizar regularmente vía OTA (Over the Air). La interfaz responde a un diseño Android Automotive.

De otra parte, el propio salpicadero es algo más horizontal, con paneles decorativos hechos de materiales reciclados (en mayor proporción que antes), nuevos difusores de aire verticales e iluminación interior mejora-



VOLVO XC90 ANTERIOR

da. Es primicia en la consola una bahía de carga inalámbrica o por inducción para teléfonos móviles tipo Qi, que curiosamente no va refrigerada.

En principio a España solo llega en versiones híbrida enchufable XC90 T8 (455 CV) e híbrida ligera XC90 B5 (250 CV), siempre con motor turbo de gasolina 2.0 de cuatro cilindros. Comparten tracción total, cambio automático de convertidor y velocidad máxima limitada a 180 km/h. La autonomía eléctrica del XC90 T8 supera 70 km a partir de una batería con 14,8 kWh útiles a recargar exclusivamente en tomas de corriente alterna a una potencia máxima de 7,4 kW (0-100% en alrededor de horas). Esta versión porta sello ambiental CERO, mientras que el XC90 B5 luce el ECO. □

OPTIMIZADO

Volvo dice haber mejorado la dinámica del XC90 con mejoras de suspensión para que cada amortiguador se adapte mecánicamente a las condiciones del suelo, ganando confort, estabilidad y tacto de conducción. La suspensión neumática opcional (baja la carrocería 20 mm o la sube 40 para mejorar aerodinámica, y combina chasis activo) atiende a movimiento del vehículo, superficie y acciones del conductor 500 veces por segundo optimizando agilidad. ¡Ah! y hay aislamiento extra para bajar aún más la sonoridad por viento y rodadura y opción a ventanillas laminadas con el mismo cometido.

AUDI Q5

Más de lo que parece

La tercera generación del popular SUV alemán cambia más de lo que, a priori, pueda parecer. Estrena plataforma, tecnologías, mecánicas e infoentretenimiento. Ya nos hemos subido a él y le contamos todo.

 Eduardo Lausín



Está claro que se trata de un nuevo Q5, su diseño se alinea con los últimos lanzamientos de la firma. Si bien tampoco es una revolución de estilo, habitual en Audi, sino una evolución que podría hacernos pensar que ha avanzado solo un poco. Nada más lejos de la realidad: es un Q5 completamente nuevo, empezando por la base sobre la que se asienta, la plataforma PPC (Plataforma Premium de Combustión) que sirve también de punto

de partida a modelos como el último A5 y, posteriormente, a la nueva generación de modelos de combustión de tamaño medio/grande de la compañía.

Esta nueva arquitectura permite al Q5 avanzar significativamente en términos de tecnología. Por partes. La gama mecánica es una absoluta novedad en Audi. Iniciará comercialización con dos motores a gasolina y un diésel, todos microhíbridos con sello ECO. Ahora bien, este sistema, denominado MHEV+, es capaz □□□

Las claves

- Nueva generación sobre plataforma PPC
- 4,71 metros de longitud
- Multimedia panorámico basado en Android
- Conectividad e Inteligencia Artificial
- Pilotos OLED 2ª generación
- Mecánicas gasolina y diésel MHEV+ de 204 a 367 CV
- A la venta a final de año





Nuevo concepto interior con infoentretenimiento superpanorámico. El control por voz es más capaz y la iluminación ambiental interactúa con el conductor. Hay una pantalla opcional para el copiloto.



Crece poco por fuera y nada en su maletero, pues mantiene los mismos 520 litros de su antecesor. Eso sí, con la banqueta trasera deslizante opcional se puede aumentar el espacio de carga.

de mover el coche puntualmente en modo 100% eléctrico, por ejemplo en maniobras a baja velocidad. Se compone de un motor eléctrico de 24 CV asociado a una pila de 1,7 kWh. Hay dos bloques 2.0, uno diésel TDI y otro de gasolina TFSI, ambos con 204 CV, pero Audi culmina la oferta con el SQ5 de 367 CV extraídos del habitual 3.0 V6 de gasolina. En función de la versión, el Q5 es de tracción delantera o total quattro, si bien siempre equipa cambio automático. Más adelante habrá versiones PHEV.

Más digital

Otra de las ventajas de esta plataforma es la tecnología embarcada, que da un buen paso adelante, sobre todo en materia de infoentrete-

nimiento. A este respecto, el multimedia se compone ahora de dos pantallas sobre un marco curvado (11,9" para el cuadro de mandos y 14,5 en el caso del display central) y se basa en Android. El rendimiento corre a cargo de un nuevo procesador que suaviza las transiciones y fomenta una interacción fluida (damos fe de ello), pero quizá lo más interesante es que, gracias a la conexión a Internet permanente, el sistema puede actualizarse en remoto y además permite la instalación de apps de terceros, como Youtube.

Por descontado, hay otras novedades a recalcar, como la iluminación matricial mejorada o los pilotos OLED con firmas lumínicas a escoger con capacidad de gene-



Los mandos de luces se han desplazado a la puerta, lo que hace más fácil su manejo.

Todos los motores son MHEV+: pueden mover el coche en modo 100% eléctrico





Sin cambios: como no ha ganado batalla el espacio interior es similar a su antecesor.

rar mensajes de aviso para comunicarse con otros usuarios de la vía. El resto de tecnologías de seguridad son las habituales, como la conducción semiautónoma, si bien Audi ha mejorado los márgenes de uso de algunos de estos asistentes.

Por su parte, el chasis ha sido sometido a revisión, y aunque Audi todavía no nos ha permitido conducirlo sí advierte de una me-



ANTERIOR GENERACIÓN Q5

jora en las reacciones de la dirección o de una suspensión neumática adaptativa (opcional) con mayor diferenciación entre los modos más suaves y los más rígidos.

Espacioso

Finalmente, aunque se trata de un coche unos 3 cm más largo (mide 4,71 metros), no ha variado la distancia entre ejes, de modo que su

habitabilidad es similar al modelo saliente. Hay, no obstante, un par de detalles reseñables, como la banqueta trasera, que se puede regular longitudinalmente (con sobreprecio), y un maletero de 520 litros igual que en la anterior generación. El nuevo Audi Q5 llegará al mercado a finales de este año a un precio que la marca todavía no ha comunicado. □

EL NUEVO Q5, EN VIVO

Hace unos meses pudimos conocer en exclusiva el nuevo Audi Q5. La primera impresión fue muy buena en términos de calidad aparente, tanto en el primer vistazo como una vez sentados dentro. No revolucionan nada, pero mantiene el estándar en su competido segmento, donde militan todopoderosos como el BMW X3 (del que le hablamos en estas páginas) o el Mercedes-Benz GLC. Me quedé con ganas de probar el sistema microhíbrido avanzado (pude verlo en acción mientras recolocaban el coche en el estudio) y descubrir si es tan eficiente como promete.



AUDI e-tron GT

Más rápido...

... y más eficiente. Así podría describirse el nuevo Audi e-tron GT, que gana batería y potencia para ofrecer una experiencia ultradeportiva todavía más completa. Lo hemos probado y te lo contamos.

📁 Eduardo Lausín

El Audi e-tron GT nació hace unos años con un problema: los vehículos a batería no estaban lo suficientemente desarrollados como para ofrecer una experiencia 100% satisfactoria. La clave residía en la eficiencia, insuficiente para hacer de esta superberlina tipo GT una capaz de enfrentarse a las tradicionales de combustión.

Esto se ha solventado en gran medida tras esta revisión, que presume de una inédita máquina en el eje trasero más efectiva (el motor delantero se mantiene). Al mismo tiempo estrena una pila de 97 kWh netos frente a los 83 an-

teriores, lo que implica una mejora sustancial en la autonomía, que alcanza 609 km en el mejor de los casos. La carga también evoluciona, con picos de 320 kW en CC, o lo que es lo mismo, tarda apenas 10 minutos en pasar del 10-80%. De paso, mejora efectividad en condiciones de baja temperatura.

Muy alta velocidad

Para probar estas mejoras Audi nos ha invitado a Alemania, donde hemos hecho cerca de 300 km con el actualizado modelo. ¿Se notan entonces las mejoras? ¡Y tanto! Buena parte de la ruta transcurrió por tramos de autobahn sin límite



Estrena un volante achatado con un nuevo botón satélite tipo 'Push to pass', que exprime toda la potencia durante unos pocos segundos.

de velocidad, donde hemos superado durante largos periodos 230 km/h. El consumo ha sido siempre inferior a 23 kWh/100 km, lo que me parece extraordinario teniendo en cuenta, primero, el tipo de conducción realizado y, segundo, que el e-tron GT más básico produce casi 700 CV de potencia.

La gama se divide ahora en tres versiones: S, RS y RS performance de 680, 857 y 925 CV de potencia. He registrado el consumo al que hacía referencia con el tope de gama. Más tarde rodé con el S y el



Los asientos de las versiones RS tienen más apoyo lateral, pero no son incómodos en larga distancia.



La versión RS performance acelera de 0-100 km/h en 2,4 segundos ¡¡como el Bugatti Chiron!!



La carga en CC alcanza 320 kW de potencia: recarga del 10-80% en tan solo 18 minutos.

Las claves

- Nueva batería de 97 kWh netos
- Autonomía máxima ampliada a 609 km
- Carga a 320 kW en CC
- 3 versiones: 680, 857 y 925 CV
- Suspensión activa opcional
- A la venta desde 130.280 €



Hay un nuevo acabado en fibra de carbono de tipo camuflaje para diferentes molduras en exterior e interior reservado al nivel performance.

consumo fue ligeramente inferior. En resumidas cuentas, estimo que su autonomía en conducción cotidiana supera 450 km. Nada mal para un vehículo eléctrico que, en el mejor escenario, acelera tan rápido como un ¡¡Bugatti Chiron!!

No es todo. Buscando la máxima eficiencia Audi también ha tra-

bajado en el sistema de recuperación de energía en la frenada, logrando nada menos que un pico de 400 kW de potencia. Y no crea, que los frenos son 'pata negra', con tratamiento de carburo de tungsteno en RS y RS performance o en material carbonocerámico en opción. □

UNA VIRGUERÍA DE CHASIS

Y es que el chasis de este coche es una auténtica joya tecnológica. Ya probé hace meses la propuesta de suspensión activa opcional del e-tron GT en Omán, pero ahora la he llevado a la realidad, en carretera abierta. La suspensión neumática tiene unos actuadores hidráulicos encargados de realizar dos funciones principales. La primera es elevar el vehículo hasta 77 mm para hacer más cómodo el acceso/salida. La segunda es si cabe más espectacular. En marcha el e-tron GT vira virtualmente plano porque la suspensión contrarresta de manera automática el balanceo. Funciona de diferente forma en modos Confort o Dynamic, pues en el primero balancea levemente estilo moto y en el segundo contiene por completo la oscilación del conjunto para asegurar un viraje raso. Tremendo. También neutraliza el cabeceo. En definitiva, un chasis que cambia por completo la forma en la que el coche se mueve sobre la carretera y que abre la veda para un nuevo tipo de suspensión que bien podría llegar a otros modelos de alto rendimiento.



AUDI SQ2 TFSI quattro S tronic

Muy ligeros cambios

Audi pone al día su pequeño Q2 con un refresco que afecta principalmente a la tecnología multimedia, un movimiento acertado para un B-SUV al que ya le pesan los años frente a sus rivales. ¿Sigue siendo competitivo? Lo probamos en esta deportiva declinación SQ2.

✎ Eduardo Lausín 📷 Paloma Soria



El Audi Q2 se llegó en 2016, por lo que no solo es uno de los modelos con más trayectoria de la gama Audi, también del mercado en general. Desde entonces ha registrado una serie de leves actualizaciones para mantenerse al día, pero ninguno de esos cambios ha supuesto una revolución. Tampoco ahora.

Aprovechando su último tirón comercial, a la espera de una nue-

va generación que aún no ha sido confirmada, la firma de los cuatro aros vuelve a poner al día su SUV más pequeño... Casi no se nota... hasta que nos adentramos en el habitáculo de este pequeño de apenas 4,2 metros de largo. Es ahí donde destaca la mayor novedad con la que nos sorprende el Q2, un multimedia revisado que, si bien no destaca por ser de los más avanzados (ni en la propia marca), al menos ofrece un plus

de funcionalidad que mantiene vivo un coche en un panorama cada vez más digital.

Lo justo y necesario

La principal sorpresa es que esta pantalla de 8,8", que es fija sobre la parte alta del salpicadero, es ahora táctil. Pierde así el control circular clásico de Audi en la consola, para bien y para mal. Lo cierto es que el sistema exhibe buena respuesta y los menús son simples e in-

tuitivos, muy similares a otros modelos de la marca. Como decía, no es de los más avanzados, pero ofrece todo lo que podríamos desear, como conectividad Android Auto y Apple CarPlay o navegador. Y poco más para un sistema de infoentretenimiento del que se puede destacar también el cuadro de mandos digital, que igualmente se actualiza levemente y ofrece, además de mayor calidad, una nueva interfaz personalizable al estilo del resto de □□□



AUDI SQ2 TFSI quattro S tronic

Tipo de motor	Gasolina, 4 cilindros en línea, turboalimentado
Cilindrada	1.984 cm ³
Potencia máxima	300 CV entre 5.300 y 6.500 rpm
Par máximo	400 Nm entre 2.000 y 5.200 rpm
Velocidad máxima	250 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	4,9 segundos
Precio base	34.000 €
Gama desde	58.220 €
Cuota Renting	n.d.
Lanzamiento	Marzo de 2024
Valoración Altagama	★★★★☆

*Consultar condiciones en [audi.es](https://www.audi.es)



VALORACIÓN

AUDI SQ2 TFSI quattro S tronic

Imagen	XXXXX
Acabados	XXXXX
Puesto de conducción	XXXXX
Habitabilidad	XXXXX
Maletero	XXXXX
Motor	XXXXX
Recuperación	XXXXX
Prestaciones	XXXXX
Dirección	XXXXX
Caja de cambios	XXXXX
Frenos	XXXXX
Estabilidad	XXXXX
Consumo	XXXXX



Las llantas de serie son de 18", aunque el paquete Black Line añade estas de 19.

modelos en portfolio, incluidas vistas deportivas asociadas a esta versión de alto rendimiento SQ2.

Hablemos de potencia

No, el Q2 no tiene demasiado de lo que presumir frente a las últimas llegadas al mercado en su clase, como el BMW X2, el MINI Countryman... salvo de su mecánica más potente. Llamado SQ2, es el tope de gama, lo más completo que puede ofrecer Audi en este segmento. Y a pesar de los años, sigue siendo del todo competitivo.

Bajo el capó esconde el sempiterno 2,0 litros turbo del Grupo Volkswagen, en esta ocasión con



La iluminación de serie ya es en tecnología LED, aunque merece la pena pagar LED matriciales.



Cuadro digital actualizado con mejor calidad y una interfaz aún más personalizable.



Levas de cambio tras el volante para una conducción manual. Son un tanto pequeñas.



Selector de modos de conducción que alteran comportamiento de motor y dirección.



Nuevo multimedia con pantalla táctil: funciona bien y lee Android Auto y Apple CarPlay.

unos saludables 300 CV de potencia y 400 Nm de par tope. Es competitivo porque sigue siendo de los más rápidos de su clase, y es que con un 0-100 km/h por debajo de cinco segundos, este SQ2 es un pequeño misil.

El comportamiento del motor es el clásico: muy lleno en su zona media, donde de verdad lo da todo. Asocia únicamente un cambio automático de doble embrague y siete relaciones y sistema de tracción total quattro. Por partes, el cambio es correcto en conducción sosegada, aporta mucho confort y despreocupación, aunque no diría lo mismo ante una marcha más deportiva, donde me gustaría que fuera algo más reactivo. La tracción total, por otro lado, es un clásico de los Audi S, aunque esta con particularidades. El SQ2 es un coche de tracción delantera que,



AUDI SQ2 TFSI quattro S tronic

▲ LO MEJOR

Prestaciones
Comportamiento dinámico
Precio frente a alternativas

▼ LO PEOR

Equipamiento de serie
Tecnología algo pasada
Ya se le notan los años





si detecta una pérdida de adherencia conecta automáticamente el eje trasero. El resultado es que se conduce como la mayoría de compactos de tracción total, como un tracción delantera con apoyo puntual posterior, principalmente en aceleraciones fuertes y en giros cerrados donde las ruedas anteriores no pueden digerir todo el torrente de par.

Tampoco me malinterprete, no quiero describir este SQ2 como un producto radical, que no es. De hecho, es bastante refinado teniendo en cuenta la técnica. El chasis se ha puesto a punto con una dirección algo más directa y con una suspensión más firme que también reduce unos milímetros la altura de la carrocería. Es relativamente duro, pero no se hace pesado, por ejemplo en largas tiradas de autopista, donde mantiene la compostura y □□



Pese a su tamaño global ofrece una habitabilidad muy correcta para cuatro adultos. El maletero, de 355 litros, tiene portón eléctrico... opcional.

un nivel de confort correcto. Eso no quiere decir que eche en falta una suspensión adaptativa con un siempre bienvenido modo suave para el día a día. Lo que sí tiene este SQ2 son modos de conducción que replantean el comportamiento de varios sistemas, como la dirección o la respuesta del motor en función de las necesidades.

Un dato más a considerar, teniendo en cuenta que se trata de un automóvil muy efectivo, pero también polivalente, es su consumo, con una media real durante nuestra prueba de 9,1 l/100 km, cifra alta pero comedida teniendo en cuenta el potencial que depara este B-SUV deportivo.

En resumidas cuentas, el SQ2 es un coche que genera sentimientos encontrados. Es muy rápido y efectivo, incluso con un punto divertido si le buscamos las cosquillas. Es también un vehículo bastante amplio para su tamaño global: dentro permite acomodar a cuatro adultos de talla media e incluso grande (la anchura detrás no da para que tres pasajeros viajen cómodos) y tiene un maletero de 355 litros, que no está del todo mal para un todocamino (aquí casi sería mejor hablar de crossover) que exhibe un tamaño menor a casi cualquier compacto al uso. Además, ofrece la típica calidad Audi, con una selección de materiales adecuada y una desta-

cada solidez tratándose del coche de su tipo de acceso a la marca.

¿Merece la pena?

El problema es que, a pesar de esta pequeña actualización, se le siguen notando los años: es, a grandes rasgos, exactamente el mismo que hace ocho ejercicios. Y eso pesa, quizá mucho, en un segmento que últimamente ha evolucionado sobremanera. Se nota en la composición interior, ergonómica pero de otros tiempos. Aunque, sobre todo, se nota en el equipamiento. Y es que la dotación de fábrica es del todo insuficiente. Faltan muchos asistentes de última generación, del mismo modo

que la conectividad, presente, no está a la altura de lo que ofrece el grueso del mercado.

Afortunadamente, todo lo que lleva es competente. Y es que, como es habitual en la casa, su tecnología es de muy alta calidad, como por ejemplo la iluminación LED matricial. □

EL PROBADOR OPINA

Es un modelo un tanto analógico en un mundo digital. Y eso tiene mucho de romántico. Siendo francos, tampoco necesitamos más. Pero en caso de hacerlo... el SQ2 no tiene mucho más que ofrecer que un excelente conjunto mecánico.



FICHA TÉCNICA

AUDI SQ2 TFSI quattro S tronic

PRECIO: 58.220 €
LANZAMIENTO:
Marzo de 2024



1.802 mm



MOTOR

Tipo de motor	Gasolina, 4 cilindros en línea, turboalimentado
Ubicación	Delantero transversal
Cilindrada	1.984 cm ³
Alimentación	Inyección mixta directa/indirecta, turbo e intercooler
Distribución	Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	300 CV entre 5.300 y 6.500 rpm
Par máximo	400 Nm entre 2.000 y 5.200 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción total quattro
Caja de cambios	Automática de doble embrague y 8 relaciones, accionamiento automático o manual-secuencial

BASTIDOR

Suspensión delantera	McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y dinámico de tracción
Frenos	Discos ventilados de 340 mm (del.) y de 310 mm (tras.)
Neumáticos	235 / 45 R18
Llantas	8 x 18 pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	250 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	4,9 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	8,3 l/100 km
Emisiones (CO ₂)	188 g/km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.216 / 1.802 / 1.495 mm
Distancia entre ejes	2.594 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	1.610 kg
Depósito de combustible	55 litros
Capacidad de maletero	355 - 1.000 litros

CONTACTO

VOLKSWAGEN-AUDI ESPAÑA, S.A.

Parque de Negocios Mas Blau II - C/ Selva, 22, 08021 Barcelona

Página Web:	www.audi.es
Telf. atención al cliente:	902 151 161
Garantía	3 años



EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Alerta por cambio involuntario de carril; detector de fatiga; frenada de emergencia automática; lector de señales de tráfico; control de velocidad de crucero; iluminación full LED; sensores de luz y lluvia; sensores de parking delanteros y traseros; cámara de visión trasera; selector de modos de conducción; suspensión deportiva; climatizador bizona; cuadro de mandos digital; multimedia con pantalla de 8,8"; Bluetooth; radio digital; Android Auto y Apple Car-Play; asientos delanteros deportivos; tapicería en tela/cuero sintético; freno de estacionamiento eléctrico y llantas de 18".

OPCIONES Pintura metalizada (1.019 €); paquete Black Line: incluye llantas de 19" y paquete óptico en negro (1.570 €); faros LED matriciales (931 €); paquete de asistencia a la seguridad: incluye aviso por tráfico trasero, control de ángulo muerto y seguridad proactiva (795 €); park assist (161 €); entrada y arranque sin llave (525 €); paquete de asientos y portaobjetos: incluye apoyabrazos central trasero con fila trasera abatible 40:20:40, compartimentos extra, red de maletero, guante con llave y puertos USB traseros (593 €) y techo solar panorámico (1.440 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

La dotación de serie es más bien justa, pero los paquetes no tienen un precio demasiado elevado. Me quedaría con el acceso y arranque sin llave y con los faros matriciales, casi imprescindibles.

LOS RIVALES

BMW X2 M35i xDrive 72.000 €

Tipo de motor	Gasolina, 4 cilindros en línea, turbo
Cilindrada	1.998 cm ³
Potencia máxima	300 CV entre 5.750 y 6.500 rpm
Par máximo	400 Nm entre 2.000 y 4.500 rpm
Velocidad máxima	250 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	5,4 segundos
Consumo recorrido mixto	7,7 l/100 km
Longitud / anchura / altura	4.567 / 1.845 / 1.575 mm
Capacidad de maletero	560 - 1.470 litros
Nos gusta	Mayor maletero y tecnología más avanzada
No nos gusta	Peores prestaciones y precio muy elevado



VOLKSWAGEN T-ROC R 2.0 TSI 4MOTION 58.935 €

Tipo de motor	Gasolina, 4 cilindros en línea, turbo
Cilindrada	1.984 cm ³
Potencia máxima	300 CV entre 5.300 y 6.500 rpm
Par máximo	400 Nm entre 2.000 y 5.200 rpm
Velocidad máxima	250 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	4,9 segundos
Consumo recorrido mixto	8,5 l/100 km
Longitud / anchura / altura	4.236 / 1.819 / 1.568 mm
Capacidad de maletero	392 - 1.237 litros
Nos gusta	Mismo motor y prestaciones
No nos gusta	Calidad inferior, veterania y precio alto





BMW i5 eDrive40 Touring

Familiar atípico

Apenas hay a la venta alternativas a este i5 Touring, un flamante vehículo de perfil familiar y grandes dimensiones con mecánica 100% eléctrica. Lo probamos en su variante de mayor autonomía, un eDrive40 que cumple sobradamente en todo.

📄 Eduardo Lausín 📷 Juan Pablo Esteban



BMW i5 eDrive40 Touring	
Tipo de motor	Eléctrico trasero
Potencia máxima	250 kW (340 CV)
Par máximo	430 Nm
Batería	83,9 kWh (81,3 útiles)
Autonomía	556 km
Velocidad máxima	193 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	6,1 segundos
Precio base	79.550 €
Precio desde	79.550 €
Cuota Renting*	n.d.
Lanzamiento	Mayo de 2024
Valoración Altagama	★★★★★
*Consultar condiciones en bmw.es	



BMW ya tiene a la venta la nueva generación Serie 5, y con ella llega una importante novedad: su alternativa 100% eléctrica, denominada i5. Frente al modelo de combustión es un coche difícilmente diferenciable, salvo, claro, que abramos el capó y encontremos ahí una pila de cables y accesorios en vez de una mecánica con cilindros.

Ese parecido se traslada a la gama disponible. Y es que pese a su condición cero emisiones, BMW también ha confiado en la popular carrocería familiar Touring para el i5. Y eso lo hace verdaderamente especial, pues no hay apenas modelos de este planteamiento en el mercado, y los dos más cercanos los tiene descritos en la ficha de rivales al final de esta prueba: los Volkswagen ID.7 Tourer, que está un peldaño por debajo en calidad y prestaciones, y Audi A6 e-tron Avant, que to-



A pesar del gran tamaño de estas llantas de 20" opcionales, el confort de marcha está asegurado.

avía no hemos probado. Así las cosas, el cliente dispuesto a comprar un familiar de gran tamaño totalmente eléctrico prácticamente solo tendrá esta opción, previo pago, eso sí, de un mínimo de 79.550 €, que es lo que la firma de la hélice pide por la unidad de entrada que tiene en imagen.

Suficiente

Hay dos alternativas mecánicas a elegir, un M60 de tracción total y más de 600 CV y la elección lógica, que es este eDrive40. Emplea un único motor eléctrico en el eje trasero, con 340 CV de potencia, y, si me pregunta por el par, genera unos nada impresionantes 430 Nm. No, no impresionan frente a

otros modelos mucho más salvajes en estos menesteres, pero créame que no hace falta más.

He quedado gratamente sorprendido no solo por sus prestaciones, también por cómo empuja al mínimo toque de acelerador, cortesía del par instantáneo típico de los propulsores eléctricos. Esto solventa cualquier situación de emergencia o de demanda instantánea de fuerza. Y eso que este i5 Touring tiene un peso superior a dos toneladas, pero se mueve como pez en el agua.

Parte de ese tonelaje responde a la enorme batería de 83,9 kWh equipada bajo el piso, una pila



La iluminación es LED adaptativa de serie. Una tecnología muy avanzada con buen resultado.



Una carga a 205 kW en corriente continua es buena cifra, pero no de las mejores en su clase.

que se carga a 205 kW en CC, o lo que es igual, que toma 30 minutos en recuperar el 80%, lo que no está nada mal de cara a largos desplazamientos. Ahora bien, más me ha sorprendido la eficiencia. Teniendo en cuenta el peso, la potencia y el perfil aerodinámico (ligeramente peor que en el i5 berlina), que haya consumido 18,9 kWh/100 km de media me parece excelente. Traducido a autonomía, es el equivalente a recorrer unos 430 km útiles.

Semejante eficiencia viene dada, entre otros, por un sistema de regeneración de energía al que encuentro una sola pega: recupera mucho y el modo adaptativo funciona muy bien, pero echo en falta un par de levas desde las que controlar más directamente la fuerza de retención. Sería más

VALORACIÓN	
BMW i5 eDrive40 Touring	
Imagen	*****
Acabados	*****
Puesto de conducción	*****
Habitabilidad	*****
Maletero	*****
Motor	*****
Recuperación	*****
Prestaciones	*****
Dirección	*****
Caja de cambios	*****
Frenos	*****
Estabilidad	*****
Consumo	*****



El Touring es unos 40-50 kg más pesado que el i5 sedán.



La eficiencia es elevada: extrae a su batería de 83,9 kWh una autonomía real que supera por poco 400 km

BMW i5 eDrive40 Touring

▲ LO MEJOR

Habitabilidad y confort

Eficiencia y suavidad

Calidad y tecnología

▼ LO PEOR

Sin levas de volante para controlar la retención

Dimensiones exageradas

Precio elevado



Las barras de techo aumentan la usabilidad en caso de que el maletero sea insuficiente.

justo de cara a adaptar rápidamente ese parámetro en vez de tener que elegirlo mediante una, a veces tediosa, búsqueda en los menús.

Un señor coche

En cualquier caso, este i5 Touring es buen ejemplo de cómo debe fabricarse una buena berlina Premium. Su tacto de conducción es 100% BMW y, salvando la gran masa, que solo se percibe rodando al límite, y este está muy alto, es un automóvil inusitadamente ágil en curva.

La dirección mueve el conjunto de forma fidedigna y la suspensión controla el balanceo de manera más que adecuada. Por cierto, de serie lleva muelles neumáticos en el eje trasero, solución que permite nivelar el coche aunque rodemos cargados, al-□□□



El cuadro digital ofrece varias vistas, aunque no hay gran diferencia entre ellas. Se puede personalizar el contenido de la parte central, como se aprecia.



Esta única leva desbloquea la potencia máxima durante 10 segundos.



Iluminación ambiental: está integrada en estas sofisticadas molduras. El efecto de noche es simplemente espectacular.



Selector del cambio de tamaño minúsculo. ECHO en falta una palanca más accesible.



La pantalla es táctil, pero mantiene un control circular en la consola. Sí, de lo más resolutivo.



El multimedia es avanzado y ofrece infinidad de aplicaciones, pero en menús en ocasiones algo caóticos. Monta Android Auto y Apple CarPlay.



Ofrece algo más de altura en la segunda fila, donde caben adultos de gran talla. El maletero es su razón de ser, con unos saludables 570 litros.

go habitual en este segmento. Es, con todo, cómodo; me parece que exhibe una puesta a punto excelente en este sentido. Dicho esto, BMW vende un paquete opcional que añade suspensión adaptativa y eje trasero direccional, dos soluciones que vienen como anillo al dedo a un modelo cuya gran pega es el tremendo tamaño de la carrocería, que supera cinco metros de largura.

Es, por tanto, un producto que permite viajar cómodo y descansado. Salvo por las habituales paradas que exige todo eléctrico, me parece tan válido como cualquier Serie 5 de combustión. El aislamiento es bueno y acoge cómoda-



Los pasajeros traseros también tienen mandos de climatización individuales. Otro acierto.

mente a todos sus pasajeros con todos sus enseres.

Aún más

Sobre lo último, la carrocería Touring aporta un par de ventajas frente al sedán: son idénticos hasta, prácticamente, el último

tercio, donde nuestro protagonista gana sitio con un techo que alcanza el final del vehículo. Hay, pues, un poco más de altura en la fila trasera (caben dos adultos de talla grande) y declara un baúl de 570 litros, grande y apto para encajar objetos de mayor tamaño que el i5 de tres volúmenes y que su escasa competencia.

El problema que planea en conjunto pasa por su elevado precio, que lo deja aún por encima de un Serie 5 diésel de 303 CV, un tanto más polivalente. Ahora bien, el silencio, la forma de rodar y los beneficios de la etiqueta CERO son tres claves con las que este i5 Touring saca pecho. □

EL PROBADOR OPINA

El formato de carrocería es ideal por usabilidad y mecánicamente no defrauda, teniendo en cuenta las limitaciones de un vehículo eléctrico. Con todo, es un conjunto de lo más equilibrado para quien pueda permitirse un familiar de este precio y naturaleza.



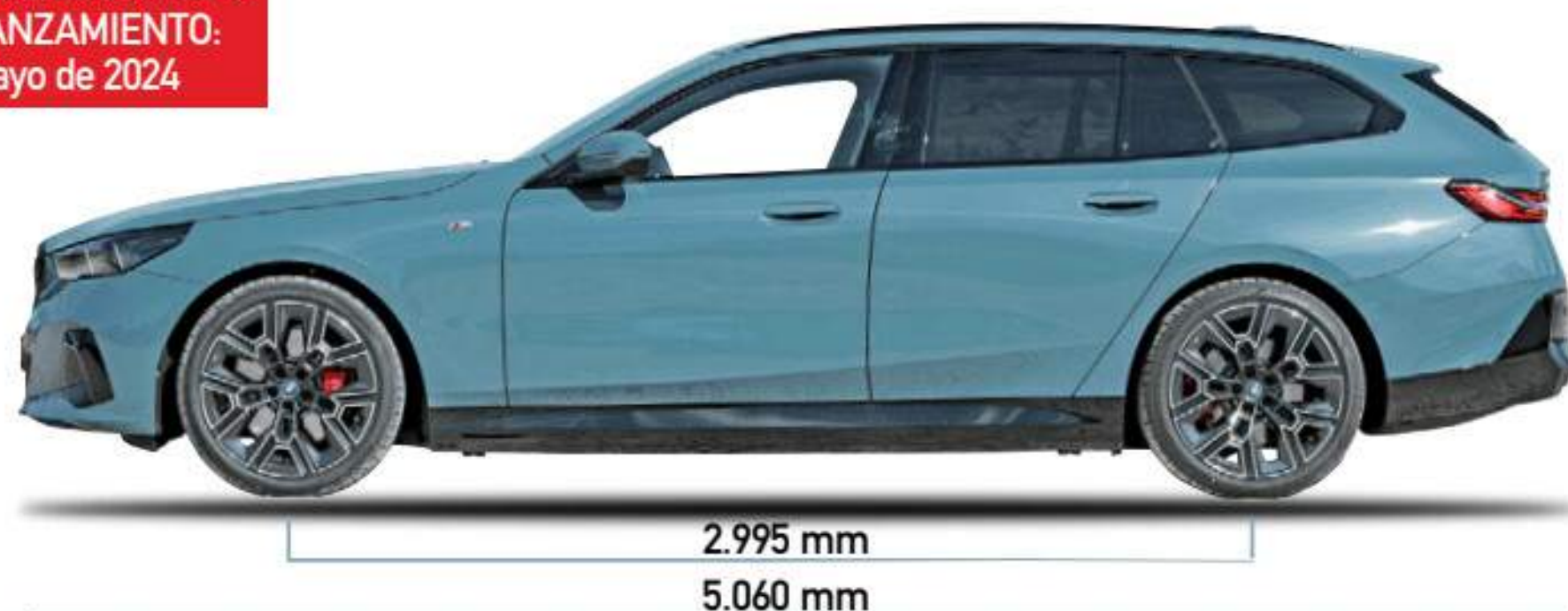
Su exagerado tamaño plantea ciertos problemas de maniobrabilidad en entornos urbanos



FICHA TÉCNICA

BMW i5 eDrive40 Touring

PRECIO: 79.550 €
LANZAMIENTO:
Mayo de 2024



1.515 mm



MOTOR ELÉCTRICO

Motor	Trasero transversal
Potencia máxima	250 kW (340 CV)
Par máximo combinado	430 Nm

BATERÍA

Tipo	Iones de litio
Capacidad nominal	83,9 kWh (81,3 útiles)
Tensión nominal	400 V
Tiempo de carga	30 min a 205 kW (80%) en CC 8,5 h a 11 kW en CA
Potencia de carga máxima	205 kW en CC y 11 kW en CA

TRANSMISIÓN

Tipo de motor	Propulsión trasera eléctrica
Caja de cambios	Automática, 1 velocidad

BASTIDOR

Suspensión delantera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal, barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte neumático, barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida electromecánica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y tracción
Frenos	Discos ventilados delante y detrás
Neumáticos	245 / 45 R19 (del.) y 275 / 40 R19 (tras.)
Llantas	8,5 x 19 pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	193 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	6,1 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	16,7 kWh / 100 km
Autonomía	556 km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	5.060 / 1.900 / 1.515 mm
Distancia entre ejes	2.995 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	2.225 kg
Capacidad de maletero	570 - 1.700 litros

CONTACTO

BMW IBÉRICA, S.A.
Avda. de Burgos, 118 – 28050 Madrid

Página Web: www.bmw.es
Telf. atención al cliente: 91 335 05 05
Garantía: 3 años



EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Alerta por cambio involuntario y mantenimiento de carril; detector de fatiga; control de ángulo muerto; control de velocidad de cruce con frenada; frenada de emergencia automática; iluminación LED; sensores de luz y lluvia; sensores de parking delanteros y traseros; cámara de visión trasera; aparcamiento asistido; climatizador bizona; cuadro de mandos digital; multimedia con pantalla táctil de 14,9"; Bluetooth; navegador; Android Auto y Apple CarPlay; radio digital; cargador inalámbrico para móvil; retrovisor interior fotosensible; asientos delanteros deportivos calefactables; portón trasero manos libres; tapicería en cuero sintético y llantas de 19". OPCIONES Pintura metalizada (1.218 €); paquete M Sport Pro: incluye suspensión M, kit estético interior y exterior M, parrilla iluminada, frenos M, tapicería en cuero sintético perforado, sonido Jifi Harman/Kardon y llantas M de 19" (6.571 €); Innovation Package: incluye aparcamiento asistido remoto, Head-up Display, control gestual, cámara de habitáculo y realidad aumentada (2.392 €) y Driving Assistant Professional: incluye asistente de cambio de carril y de maniobras evasivas, asistente de centrado en el carril y en atascos y control de cruce adaptativo (2.420 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

Aunque no falta de nada en la dotación de serie, hay un par de paquetes que completan la equipación tecnológica: Driving Assistant Professional e Innovation. Eso sí, son caros.

LOS RIVALES

AUDI A6 Avant e-tron performance	83.615 €
Tipo de motor	Eléctrico trasero
Batería / Autonomía	100 kWh / 720 km
Potencia máxima	280 kW (381 CV)
Par máximo	565 Nm
Velocidad máxima	210 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	5,4 segundos
Consumo recorrido mixto	14,8 kWh/100 km
Longitud / anchura / altura	4.928 / 1.923 / 1.493 mm
Capacidad de maletero	502-1.422 litros
Nos gusta	Autonomía, prestaciones y potencia de carga
No nos gusta	Capacidad del maletero



VOLKSWAGEN ID.7 Tourer Pro S Más 86 kWh	66.845 €
Tipo de motor	Eléctrico trasero
Batería / Autonomía	91 kWh / 683 km
Potencia máxima	210 kW (286 CV)
Par máximo	545 Nm
Velocidad máxima	180 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	6,7 segundos
Consumo recorrido mixto	14,2 kWh/100 km
Longitud / anchura / altura	4.961 / 1.862 / 1.536 mm
Capacidad de maletero	545-1.714 litros
Nos gusta	Autonomía y precio
No nos gusta	Prestaciones más justas



SKYWELL BE11 LONG RANGE LUXURY

Invitado sorpresa

Con bastante menos ruido que algunos de sus compatriotas y hasta rivales directos, esta nueva marca china aterriza en España con su primer modelo: un SUV medio totalmente eléctrico, directo al núcleo duro del mercado (sí, incipiente con estas mecánicas), cargado de argumentos para tomarlo en serio.

✎ José Armando Gómez 📷 Paloma Soria



Empecemos por las presentaciones, porque en este caso son de todo punto necesarias. SKYWELL es un fabricante chino de automóviles que arrancó andadura en 2017 y que, si bien ha tenido presencia en varios mercados desde 2021, no ha sido hasta este ejercicio cuando ha desembarcado en el nuestro. Ciertamente, y comparado con la llegada de otras marcas asiáticas, su aterrizaje ha sido francamente discreto, con una primera mitad de año en la que solo se han ejecutado las auto-matriculas de las cuatro primeras unidades, aunque no por ello haya que dejar de tenerla en cuenta.

Al revés, han hecho los deberes. Sirvan en esto algunos ejemplos no menores. Por

ejemplo, cuentan con página web en español, bien presentada y con mucha información (catálogo, ficha técnica a descargar sin trabas...) Y más importante aún, el producto que proponen tiene poco que envidiar a otros de su especie, y hablamos siempre de automóviles de última generación, concretamente de todocaminos.

Dinámica correcta

En particular, este primer modelo de SKYWELL, ya a la venta en España, es el BE11, un SUV medio 100% eléctrico en línea con lo que, por ejemplo, BYD propone con el Seal U o Tesla con el Model Y. También está llamado a encarar europeos tipo Peugeot E-3008 o los clónicos Škoda Enyak y Volkswagen ID.4, por citar solo algunos ejem-□□□

SKYWELL BE11 LONG RANGE LUXURY

Tipo de motor	Eléctrico
Potencia máxima	150 kW (204 CV)
Par máximo	320 Nm
Batería	86 kWh
Autonomía	477 km
Velocidad máxima	n.d.
Aceleración 0 a 50 km/h	4,3 segundos
Precio base	47.900 €
Precio desde	40.900 €
Cuota Renting*	n.d.
Lanzamiento	Abril de 2024
Valoración Altagama	★★★★☆



VALORACIÓN

SKYWELL BE11
LONG RANGE LUXURY

Imagen	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Acabados	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Puesto de conducción	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Habitabilidad	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Maletero	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Motor	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Recuperación	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Prestaciones	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Dirección	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Frenos	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Estabilidad	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Consumo	✖ ✖ ✖ ✖ ✖



Llantas de aleación de 19" de serie con un único diseño bitono para las dos versiones dispuestas.

plos. Mide 4,72 metros de longitud (en efecto, es más bien grande) y exhibe un diseño moderno aunque estándar, en todo caso adecuado para gustar a un buen puñado de clientes en distintos puntos del planeta.

Por otra parte, su único motor actúa sobre el eje delantero (no hay tracción total en la gama), con una potencia máxima de 204 CV, un nivel de energía intermedio en coches así. Como es habitual, este propulsor se vale de una batería disponible en más de un nivel de almacenamiento, en concreto dos: 77 y 86 kWh. La segunda es la instalada en la versión de mayor alcance Long



Los faros láser matriciales, uno de los elementos estrella de este acabado tope de gama. Muy buena calidad de iluminación.



Cuadro digital de 12,3": buen diseño de gráficos, pero información un tanto escasa en los distintos menús.



Incluido y obligatorio por ley: control de presión de neumáticos. El control por incluye IA.



En la consola, selector circular del cambio automático: no es la mejor alternativa al maniobrar rápido.



Infotainment en pantalla táctil a color de 12,8": buena resolución y funciones algo escondidas.

Range que probamos a fondo en estas páginas.

En la práctica, ¿en qué se traduce todo ello? Pues bien, el BE11 responde con solvencia incluso yendo cargado, tanto en aceleración como en recuperación (re-pris, vaya). Como en otros eléctricos de tracción delantera, la súbita entrega de potencia hace que sea relativamente frecuente percibir pérdidas de agarre en arrancadas enérgicas, más con las ruedas algo giradas, como en un cruce o al incorporarnos a una glorieta con el volante un poco girado. Punto de mejora en cuanto a gestión electrónica de la fuerza, pues merma calidad de rodadura ante algún despiste.

Cómodo y aplomado

Ya en carretera el BE11 despliega aplomo con un claro enfoque al confort, pero sin acusar excesi-


SKYWELL BE11
LONG RANGE
LUXURY

LO MEJOR

Habitabilidad y confort
Precio competitivo
Dotación de serie

LO PEOR

Consumo solo correcto
Menús infotainment mejorables
Marca desconocida para muchos





vos balanceos adentrados en tramos de curvas. En esto la fina calibración del chasis, con suspensiones independientes en ambos ejes (por cierto, pisa sobre llantas de 19”), se antoja apropiada en uso familiar, de otra forma, sin exigirle maneras deportivas.

Tan o más importante, la autonomía, siendo como es eléctrico. En este plano, el rango homologado, recuerde, con la pila disponible más grande, es de 477 km. Sin embargo, el promedio anunciado de consumo (15,4 kWh/100 km) es difícil de alcanzar, si bien el gasto que hemos registrado en uso mixto, combinando recorridos urbanos y carretera, queda dentro de lo habitual para un coche de este tamaño y motor, con medias reales de 19 a 20 kWh (unos 420 km de alcance) respaldadas por un sistema de regeneración en frenada/retención bastante eficaz. Y□□□



Excelente tapicería hecha de materiales reciclados (símil ante) y buen espacio, aunque con suelo trasero alto. El maletero es holgado: casi 500 litros.

luego, puesto en un cargador rápido, pasa del 20-70% de la energía en algo más de media hora.

En otras lides, este SKYWELL exhibe un interior amplio, tanto en las plazas delanteras como en las traseras, globalmente bien ejecutado, con maletero estándar de casi 500 litros (no está mal y es accesible y diáfano) y de nuevo con una decoración que no chirría y una ergonomía del puesto de mando ab-

solutamente coherente, aunque sin ir más lejos el grueso de la climatización va integrada en pantalla.

Hay piezas decorativas, cómo no, en el siempre discutible negro piano, pero también molduras (salpicadero) de efecto madera. La tapicería de símil ante, disponible en cuatro combinaciones, viste de forma llamativa un entorno de aire un tanto Premium, luminoso (lleva techo de cristal panorámico corredizo) y digital.

Sobre esto, hay pantalla de 12,3" para el cuadro y de 12,8 en el infoentretenimiento (con el clima del que hablábamos). El diseño de gráficos es correcto, aunque la información que ofrece el ordenador de a bordo podría ser más

exhaustiva. Asimismo, algunas funciones, como la de interrumpir la carga de forma manual, quedan algo escondidas. Por cierto, el comando de voz integra IA.

Competitivo

Más allá, y con un arco de precios de 7.000 € entre la versión de acceso y la más equipada, siempre con equipamientos cerrados y 5 años de garantía (8 para la batería), la gama BE11 es competitiva para situarse en la gran batalla de los SUV eléctricos a partir de 40.000 €. Veremos qué tal le va, aunque sin duda la marca va a tener que esforzarse en invertir para darse a conocer y comunicar las bondades del producto. □

El habitáculo es generoso y el maletero, capaz y diáfano

EL PROBADOR OPINA

Siendo de los desconocidos entre los llegados de China, puede ser de los mejores. Con prestaciones y dinámica aceptables, centra bazas en un completo equipamiento (de seguridad hasta con 20 ADAS), notable espaciosidad y un elevado confort.



La batería de 86 kWh brutos admite recargar del 20-70% en algo más de 30 minutos, a través de una toma rápida (corriente continua).



FICHA TÉCNICA

SKYWELL BE11 LONG RANGE LUXURY

PRECIO: 47.900 € LANZAMIENTO: Abril de 2024



1.696 mm



MOTOR ELÉCTRICO

Motor	Delantero, síncrono de imán permanente
Potencia máxima	150 kW (204 CV)
Par máximo combinado	320 Nm

BATERÍA

Tipo	Polímeros de iones de litio
Capacidad nominal	86 kWh
Tiempo de carga	30 min 20-70% en carga rápida (CC); 11 horas a 220 V (CA); frenada regenerativa KERS

TRANSMISIÓN

Tipo	Propulsión delantera eléctrica
Caja de cambios	Automática, 1 velocidad

BASTIDOR

Suspensión delantera	Independiente McPherson, resorte helicoidal, barra estabilizadora
Suspensión trasera	Independiente multibrazo, resorte helicoidal, barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida electromecánica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y tracción ASC, DCS, ARS, TCS
Frenos	Discos ventilados delante y discos detrás, ABS, EB
Neumáticos	235 / 50 R19
Llantas	- x 19 pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	n.d.
Aceleración 0 a 50 km/h	4,3 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	15,4 kWh/100 km
Autonomía	477 km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.720 / 1.980 / 1.696 mm
Distancia entre ejes	2.800 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	1.930 kg
Capacidad de maletero	457-1.141 litros

CONTACTO

SKYWELL MOTOR SPAIN SL

Avenida de la Industria, 37 2º Oficina 5. 28108, Alcobendas, Madrid

Página Web: skywellmotor.es

Telf. atención al cliente: 677 35 63 78

Garantía 5 años (8 batería)



EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Airbags de conductor, acompañante, laterales y de cortina delanteros y traseros; control de crucero adaptativo; asistente de mantenimiento de carril; control presión de neumáticos; asistente de arranque en pendientes HAC y de descensos HDC; reconocimiento de señales de tráfico; asistente automático de luces de carretera, sensores de aparcamiento del/det.; sensor de lluvia; cámara 360°, HD y gran angular; faros láser con tecnología matricial, equipo de audio con 8 altavoces METZ; 4 puertos USB; cargador inalámbrico para teléfonos móviles tipo Qi; Bluetooth, WiFi Hotspot+4G; luz ambiental de 128 colores; cristales traseros sobretintados; techo panorámico practicable; asientos delanteros calefactables y ventilados, reclinables y con reposapiés; acceso/arranque sin llave; volante multifunción; climatizador con purificador de aire; modo cine; apertura eléctrica de maletero; control por voz con IA integrada; cuadro de mandos digital de 12,3"; pantalla de infoentretenimiento de 12,8"; tapicería de cuero; 4 modos de conducción; llantas de aleación de 19" y pintura metalizada.

EL PROBADOR RECOMIENDA

Puesto que la dotación de serie es cerrada, o lo que es igual, sin alternativa a añadir elementos opcionales, la única alternativa sería la versión menos dotada Comfort: 40.900 €.

LOS RIVALES

BYD SEAL U DESIGN	44.580 €
Tipo de motor	Eléctrico síncrono de imán permanente
Batería / autonomía	87 kWh / 500 km
Potencia máxima	160 kW (218 CV)
Par máximo	330 Nm
Velocidad máxima	175 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	9,6 segundos
Consumo combinado	20,5 kWh/100 km
Longitud / anchura / altura	4.785 / 1.890 / 1.668 mm
Capacidad de maletero	552-1.440 litros
Nos gusta	Tecnología y confort
No nos gusta	Consumo superior



ŠKODA ENYAK 85	52.800 €
Tipo de motor	Eléctrico síncrono de imán permanente
Batería / autonomía EV	82 kWh / 563 km
Potencia máxima	210 kW (286 CV)
Par máximo	540 Nm
Velocidad máxima	180 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	6,7 segundos
Consumo combinado	14,9 kWh/100 km
Longitud / anchura / altura	4.649 / 1.879 / 1.616 mm
Capacidad de maletero	585-1.710 litros
Nos gusta	Potencia y prestaciones mayores
No nos gusta	Precio superior y mayor veteranía



BMW 520d BERLINA **vs.**
MERCEDES-BENZ E 220 d BERLINA

Reyes de la carretera

La llegada de nuevas formas de energía no ha podido desbancar a las mecánicas diésel al afrontar largos desplazamientos, sobre todo cuando son tan competentes como las montadas en estas modernas berlinas alemanas, ahora dotadas de hibridación ligera y sello ambiental ECO. Dos excelentes referentes de su tipo capaces de recorrer más de 1.000 km con eficiencia superlativa.

 Juan Pablo Esteban  Paloma Soria



BMW 520d BERLINA

Tipo de motor	Diésel MHEV, 4 cil. en línea, turboalimentado
Cilindrada	1.995 cm³
Potencia máxima	197 CV a 4.000 rpm
Par máximo	400 Nm entre 1.500 y 2.750 rpm
Velocidad máxima	233 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	7,3 segundos
Precio base	60.250 €
Gama desde	60.250 €
BMW Renting*	1.225 €/mes
Lanzamiento	Octubre de 2023
Valoración Altagama	★★★★★

*Consultar condiciones en [bmw.es](https://www.bmw.es)

MERCEDES-BENZ E 220 d BERLINA

Tipo de motor	Diésel MHEV, 4 cilindros en línea, turboalimentado
Cilindrada	1.993 cm³
Potencia máxima	197 CV a 3.600 rpm (23 CV eléctrico)
Par máximo	440 Nm entre 1.800 y 2.800 rpm
Velocidad máxima	238 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	7,6 segundos
Precio base	64.511 €
Gama desde	64.434 €
Cuota Renting*	n.d.
Lanzamiento	Septiembre de 2023
Valoración Altagama	★★★★★

* Consultar condiciones en [mercedes-benz.es](https://www.mercedes-benz.es)



Larga vida al diésel. Cito esta proclama para comenzar esta comparativa postulándome directamente a favor de este tipo de motores. Desde luego, tras haber probado lo bien que van en dos berlinas de altura recientemente renovadas como la Clase E de Mercedes-Benz y el Serie 5 de su compatriota BMW, tengo claro que en la actualidad son imbatibles para viajar sin la preocupación del repostaje y más aún, por eficiencia.

No es para menos cuando no solo las fichas técnicas ya resultan halagüeñas, sino que en la práctica los números de nuestros protagonistas son definitivos. Y estamos hablando de mecánicas apenas dos litros de cilindrada por debajo de 200 CV (calcan 197). Pudiera parecer 'poca chicha' en este segmento que abor-



damos: dos turismos Premium en torno a cinco metros de longitud (aquí el BMW es ligeramente más grande, hasta alcanzar una largura similar a todo un Serie 7 de generación precedente) que deben, por su condición, convencer en apartados como el refinamiento de marcha o las prestaciones.

Buenos inicios

Ambas propuestas representan el primer escalón diésel en sus respectivas gamas (también son de los más asequibles del catálogo, aunque rondan un precio sobre 60.000 €) y eso puede generar dudas sobre si estarán a la altura. Pero sí lo están, y suman otra cualidad que hace años no tenían: la hibridación ligera a través de un pequeño motor eléctrico que les ayuda en la parada y arranque automáticos (en los dos, muy suave y rápida), navegación a vela optimizada en situaciones de poca carga (se desplazan por inercia con el motor apagado), sobrealimentación y la nada desdeñable etiqueta medioambiental ECO.



Los faros de LED, con tecnología matricial delantera, aseguran una iluminación sobresaliente.



Amplio catálogo con hasta diez estilos de llantas, de 18 a 21". Las de esta unidad (20") cuestan 1.231 €.

La unidad eléctrica es más potente en el Clase E, que con su 23 CV a menudo acude a esa ayuda para ser en la práctica cotidiana bastante eficiente. El consumo medio durante la prueba ha quedado en unos sobrealientes 6 l/100 km, cifra destacable en un vehículo de esta talla.

Por su parte, el BMW, con el apoyo de un motor eléctrico de 11 CV complementario al de combustión, igualmente establece un rendimiento en gasto extraordinario, al final con ese mismo resultado en el ordenador a bordo. En los dos, el promedio puede quedar cerca de 5,5 litros si evitamos la ciudad.

Sin duda, en ese entorno las generosas envergaduras de sus carrocerías no invita a meterse por calles estrechas. Mejor cuando tienen espacio por delante: para viajar son compañeros infatigables y sus tanques garantizan kilometradas efectivas por encima de 1.000 km.

El asunto prestacional también queda resuelto por estos tetracilíndricos, no solo el consumo. El de BMW se manifiesta inicialmente con una

El paquete M Sport aporta un matiz más deportivo en suspensión y diseño





La última instrumentación de BMW es más efectista que práctica, según la vista elegida. La calidad, soberbia.



Los mandos del control de crucero están bien resueltos.



Función Boost en la leva izquierda: activa la mejor respuesta.



Superficie con mandos táctiles: no es lo más intuitivo en marcha.



El equipo multimedia, excelente, aunque cuesta encontrar algunas funciones.



BMW 520d BERLINA

▲ LO MEJOR

Consumo brillante
Respuesta mecánica
Comportamiento

▼ LO PEOR

Manejo de algunos sistemas
Plazas traseras buenas solo para dos pasajeros
Formas irregulares del maletero

insonorización casi perfecta: desde dentro se nota que es diésel si agudizamos mucho el oído. Por pequeños matices, el bloque del Clase E pudiera parecer algo más sonoro en aceleración, pero mínimamente porque los dos van a proporcionar un viaje muy placentero. A velocidad de crucero pasan totalmente desapercibidos y las vibraciones también están bien contenidas.

Puestos a correr, ambos lo hacen sin aperturas. La potencia cunde más de lo esperado y aseguran ade-

lantamientos seguros. El Mercedes-Benz es un poco más rápido de partida, al menos en los metros iniciales (ahí le beneficia tener algo más de par límite), porque luego en el 0-100 km/h el de la hélice firma unos buenos 7,3 segundos frente a los 7,6 del de la estrella. Diferencia inapreciable, como sucede con sus velocidades punta: 238 y 233 km/h, respectivamente. La asociación con sendos cambios automáticos por convertidor de par es norma en ellos, y la verdad es que en los dos muestran un funcionamiento impecable.

VALORACIÓN

BMW 520d BERLINA

Imagen	xxxxx
Acabados	xxxxx
Puesto de conducción	xxxxx
Habitabilidad	xxxxx
Maletero	xxxxx
Motor	xxxxx
Recuperación	xxxxx
Prestaciones	xxxxx
Dirección	xxxxx
Caja de cambios	xxxxx
Frenos	xxxxx
Estabilidad	xxxxx
Consumo	xxxxx

Impecables con matices

Con tanta igualdad en el plano mecánico, la diferencia entre estos alemanes se aprecia mejor en lo dinámico y en la vida a bordo. Las maneras del Serie 5 son más deportivas, sin que realmente el coche vaya por esa línea al cien por cien. Es cómodo y la estabilidad de marcha es total. Si se baja del bávaro e inmediatamente se sube al de Stuttgart notaremos otro talante: el Cla-□□□



Excelente calidad en un panel personalizable y que, según equipamiento, puede contar con un efectista visualizador 3D.



El doble brazo de mandos táctiles no es muy ergonómico.



Cómodo selector de marcha en la columna de dirección.



Visualmente, las pantallas del Clase E son un espectáculo: coloristas, mucha definición... Como extra, se puede sumar una tercera para el acompañante.

se E brinda un baile de carrocería más acusado, un ligero 'baile' que se adapta a la perfección al estado de la carretera para asegurar tiradas de muchos quilates, todo, también, con sensación de seguridad y control brillantes, incluso en estas versiones de propulsión. La zaga no es nerviosa por esa condición, si bien los dos fabricantes ofertan estas mismas versiones con tracción total. Aparte, frenos y dirección son elementos que consagran todas las garantías en los dos modelos.

A todo ello, pueden subir el listón con equipamientos dinámicos como la suspensión adaptativa (neumática en el Mercedes-Benz) y la dirección activa del eje trasero, muy recomendable para agilizar maniobras en coches tan largos. En este sentido, el sistema del Clase E es más avanzado y puede girar las ruedas traseras 4,5° (solo 2,5 en el Serie 5).

Dentro, hay tanta tecnología que la primera aproximación es algo

La calidad de marcha es excepcional, sobre todo con suspensión neumática





Estas llantas AMG de 20" salen por 1.937 €. Además, el listado opcional es amplio.

VALORACIÓN	
MERCEDES-BENZ E 220 d	
Imagen	★★★★★
Acabados	★★★★★
Puesto de conducción	★★★★★
Habitabilidad	★★★★★
Maletero	★★★★★
Motor	★★★★★
Recuperación	★★★★★
Prestaciones	★★★★★
Dirección	★★★★★
Caja de cambios	★★★★★
Frenos	★★★★★
Estabilidad	★★★★★
Consumo	★★★★★

MERCEDES-BENZ E 220 d

▲ LO MEJOR

Calidad de rodadura
Tecnología a bordo
Relación consumo/prestaciones brillante

▼ LO PEOR

Precio de opciones elevado
Mandos del volante de ergonomía mejorable
Climatizador en pantalla

desbordante. Su digitalización se escenifica en excelentes pantallas, válido para los, de colores vivos, excepcional nitidez y resolución; y también con más minimalismo en los mandos que sus antecesores. Ya queda poco botón físico, no siempre lo más adecuado para interactuar en marcha, por ejemplo, con el climatizador, aunque los dos dedican un espacio fijo a esa función. También puede controlarse por voz: ambos destacan por sistemas vocales de primer orden.

La operatividad multimedia, como digo, una vez bien aprendida ante la multitud de menús y submenús disponibles, me ha parecido algo más intuitiva en el Clase E, aunque contemple mandos en el volante de uso no tan conseguido (ahí, mucho mejor el BMW). En el detalle, el Se-

rie 5 también denota una calidad de fabricación más sólida, sin tanto elemento flotante de un Clase E que, a la larga, puede generar más crujidos de materiales, en concreto.

Tecnología de primera

Como berlinas Premium responden ofreciendo un listado de equipamiento tecnológico soberbio, si bien mucho se paga y no barato. Por citar alguno, BMW propone aparcamiento remoto desde una app (hasta a 200 metros de distancia) o asistente de cambio de carril con activación ocular (según mercados). Mercedes-Benz, iluminación ambiental activa que se adapta al ritmo de la música, cámara de selfie y vídeo en la parte superior del salpicadero, rutinas automatizadas con inteligencia artificial para adaptar el vehículo a los hábitos del conductor...

Son solo algunos de los muchos incentivos de berlinas, por otro lado, muy igualadas en espacio. Son grandes pero se preocupan de acoger muy bien a dos adultos detrás, casi obviando la plaza central (solo apta para cortos desplazamientos) y aportando asimismo maleteros capaces, de formas más aprovechables en el caso del Mercedes-Benz. □



Los excepcionales Digital Light ofrecen funciones de proyección y luz ajustada a tráfico y carretera.



EL PROBADOR OPINA

Qué bien se viaja con estos excelentes rodadores diésel ECO, de consumos y rendimientos parejos. Dinámicamente, la solidez del Serie 5 se enfrenta a un tono algo más confortable del Clase E, este con un sobrecoste en torno a 4.000 € en tarifa.



BMW 520d



Como el Clase E, es amplio a bordo, aunque con una zona trasera muy marcada para dos. El maletero tiene formas algo irregulares.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Driving Assistant con frenada de emergencia automática, mantenimiento de carril, control de ángulo muerto y tráfico trasero, reconocimiento de señales y control de crucero; faros LED matriciales; sensores de aparcamiento y cámara; asientos calefactables; cuero sintético; BMW Live Cockpit Plus con BMW Curved Display y navegación; BMW My Modes; BMW Interaction Bar y cargador inalámbrico. OPCIONES

Pintura metalizada (1.266 €); cuero merino (3.491 €); M Sport: incluye cuero/Alcantara y suspensión M Sport (4.225 €); paquete Comfort: incluye asientos calefactables detrás, delanteros eléctricos, ventilados y climatizador cuatro zonas (3.255 €); portón eléctrico (710 €); BMW Live Cockpit Professional con Head-up Display realidad aumentada (1.479 €); Driving Assistant Plus (1.183 €) y Professional (2.515 €) y Chasis adaptativo Professional con dirección trasera (2.888 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

Para lucir como esta unidad debe equipar el paquete M Sport, con un toque más deportivo en suspensión y aspecto. Después también puede sumar algún asistente a la conducción integrados en diferentes paquetes.

MERCEDES-BENZ E 220 d



El confort es muy destacable y la tapicería de gran calidad. El maletero es profundo y aprovechable, con algún litro más que el rival.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Frenada de emergencia automática; reconocimiento de señales; Attention Assist; control de crucero y de ángulo muerto; Pre-Safe; suspensión adaptativa Agility Control; faros LED High Performance; asistente de luces de carretera; llantas de 18"; sensores de aparcamiento con cámara trasera; tapicería de cuero y tela; asientos calefactables; iluminación ambiente plus; integración de smartphone; cargador de móvil inalámbrico Qi; cuadro digital de 12,3"; MBUX Navegación Premium con pantalla táctil de 14,4".

OPCIONES Pintura metalizada (sin coste); AMG Line Premium Plus: incluye llantas de 19", discos delanteros grandes, realidad aumentada, Digital Light, asientos eléctricos con memoria, cámaras 360°, Surround Burmester 3D, iluminación activa, visualizador 3D, Head-up display y techo panorámico (19.208 €); cuero napa (1.659 €); asientos climatizados (1.069 €); MBUX Superscreen (1.874 €); asistentes conducción Plus (2.955 €); suspensión neumática y dirección trasera (3.860 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

El Mercedes-Benz Clase E contempla varios niveles, en este caso con el AMG más completo. En lo dinámico, es interesante la dirección en el eje trasero o la suspensión neumática.





BMW 520d



MERCEDES-BENZ E 220 d

FICHAS TÉCNICAS

MOTOR

Tipo de motor	Diésel MHEV, 4 cilindros en línea, turboalimentado
Ubicación	Delantero longitudinal
Cilindrada	1.995 cm³
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Distribución	Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	197 CV a 4.000 rpm (11 CV eléctrico)
Par máximo	400 Nm entre 1.500 y 2.750 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción trasera
Caja de cambios	Steptronic automática con convertidor de par y 8 relaciones, accionamiento automático o manual-secuencial

BASTIDOR

Suspensión delantera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y de tracción
Frenos	Discos ventilados delante y detrás
Neumáticos	255 / 55 R18
Llantas	7,5 x 18 pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	233 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	7,3 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	5,1-5,5 l/100 km (WLTP)
Emisiones (CO ₂)	134-145 g/km (WLTP)

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	5.060 / 1.900 / 1.515 mm
Distancia entre ejes	2.995 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	1.850 kg
Depósito de combustible	60 litros
Capacidad de maletero	520 litros



La prestaciones son muy parejas; el consumo, brillante



MOTOR

Tipo de motor	Diésel MHEV, 4 cilindros en línea, turboalimentado
Ubicación	Delantero longitudinal
Cilindrada	1.993 cm³
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Distribución	Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	197 CV a 3.600 rpm (23 CV eléctrico)
Par máximo	440 Nm entre 1.800 y 2.800 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción trasera
Caja de cambios	Automática 9G-Tronic con convertidor de par y 9 relaciones, accionamiento automático o manual-secuencial

BASTIDOR

Suspensión delantera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y de tracción
Frenos	Discos ventilados delanteros y traseros
Neumáticos	225 / 55 R18
Llantas	8 x 18 pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	238 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	7,6 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	4,8-5,5 l/100 km (WLTP)
Emisiones (CO ₂)	126-144 g/km (WLTP)

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.949 / 1.880 / 1.468 mm
Distancia entre ejes	2.961 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	1.915 kg
Depósito de combustible	66 litros
Capacidad de maletero	540 litros

ŠKODA SUPERB SELECTION
1.5 TSI m-HEV DSG

Reinventa el viaje

Berlina y diésel, ese ha sido el mejor formato para viajar durante décadas, al menos cuando se buscaba el mejor compromiso entre rendimiento y consumo. Pero la electrificación ha llegado para cambiarlo todo, hasta el punto de convertir al nuevo Superb 1.5 TSI m-HEV gasolina micro híbrido en la opción ideal para devorar kilómetros con el mínimo gasto.

➡ Álvaro Ruiz 📷 Paloma Soria



Arrancar el coche y ver que el ordenador de a bordo muestra una autonomía de más de 1.000 km ha sido, durante mucho, ¡privilegio reservado a los diésel. Pero la electrificación lo está cambiando todo y, gracias a una red eléctrica de 48 voltios, un motor eléctrico de apenas 20 CV y una pequeña batería de iones de litio, el Škoda Superb 1.5 TSI m-HEV con propulsor de gasolina microhíbrido, que da 150 CV, también es capaz de recorrer esa distancia por depósito. Y eso lo cambia todo, o casi.

Hasta la fecha si se buscaba un coche para viajar y hacer muchos kilómetros la elección estaba clara: el diésel era la única alternativa. Pero versiones como la de esta berlina checa recién estrenada obliga a replantearse las cosas, no solo porque permite hacer tiradas casi igual de largas que con gasóleo sin pasar por la gasolinera, también porque tiene ciertas ventajas respecto al diésel Škoda Superb 2.0 TDI de idéntica potencia en catálogo.

Entre estas hay una que cada vez parece más determinante: el protagonista de esta prueba

tiene etiqueta ambiental ECO y el TDI se conforma con distintivo C (el verde). Eso implica beneficios para el primero en forma de descuentos a la hora de aparcar en zonas de estacionamiento regulado y de moverse por zonas de bajas emisiones, pero también es un plus de cara al futuro porque la pegatina C es candidata a tener más restricciones que la ECO a corto y medio plazo.

Más allá de viñetas, con el mismo nivel de acabado, la misma potencia y el mismo cambio automático DSG de siete marchas, el



ŠKODA SUPERB SELECTION 1.5 TSI m-HEV DSG

Tipo de motor	Gasolina MHEV, 4 cil. en línea, turbo
Cilindrada	1.498 cm ³
Potencia máxima	150 CV entre 5.000 y 6.000 rpm
Par máximo	250 Nm entre 1.500 y 3.500 rpm
Velocidad máxima	225 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	9,2 segundos
Precio base	44.450 €
Gama desde	44.450 €
Cuota Renting*	661 €/mes
Lanzamiento	Marzo de 2024
Valoración Altagama	★★★★★



*Importe aproximado para 4 años y 15.000 km anuales



VALORACIÓN

ŠKODA SUPERB SEL. m-HEV

Imagen	XXXXX
Acabados	XXXXX
Puesto de conducción	XXXXX
Habitabilidad	XXXXX
Maletero	XXXXX
Motor	XXXXX
Recuperación	XXXXX
Prestaciones	XXXXX
Dirección	XXXXX
Caja de cambios	XXXXX
Frenos	XXXXX
Estabilidad	XXXXX
Consumo	XXXXX



Las llantas de serie de 17" pueden sustituirse por estas de 18 con diseño aerodinámico. Cuestan 600 €.

MHEV es más barato que el diésel. El gasolina electrificado cuesta, concretamente, 3.000 € menos. Si hablamos de un gasolina puro esa diferencia se diluye atendiendo a que la gasolina es más cara que el gasóleo y que el Superb de gasolina gasta más que el diésel, pero en este caso el checo es capaz de registrar consumos de diésel con este motor. De media exige unos 5,5 l/100 km, por lo que es un verdadero mechero. No hay que olvidar que mide casi cinco metros de largo y pesa más de 1.500 kg, por lo que es lícito reconocer el buen trabajo ha hecho por la firma de Mladá Bo-



Toda la iluminación es LED. Los faros de la unidad analizada son Matrix LED y funcionan francamente bien.



Cuadro digital con mucha información, buena legibilidad, varios modos de visualización y múltiples opciones de personalización.



Selector del cambio tras el volante: es cómodo de utilizar al hacer maniobras, pero algo aparatoso.



Hay muchos huecos portaobjetos en la consola y todo lo que se deja dentro se puede ocultar con tapas tipo persiana.



La pantalla táctil central es enorme (13") y responde con rapidez. El multimedia tiene un diseño atractivo y resulta muy intuitivo.

leslav sobre esta motorización en cuanto a eficiencia. Esa frugalidad y un depósito de 66 litros le permiten completar más de 1.000 km sin repostar. De hecho, puede superar ese rango de forma holgada.

Y todo sin necesidad de usar AdBlue, como su hermano turbodiésel. Esa es otra de las ventajas del microhíbrido, un mantenimiento un pelín más sencillo y económico.

Puro confort

Pero hay más. De hecho, una de sus mayores virtudes frente al diésel se pone de manifiesto nada más pulsar el botón de arranque: vibra menos que el diésel y es menos ruidoso. No es ninguna novedad que en esto los modelos de gasolina ofrecen más confort que los diésel, y el Superb MHEV no iba a ser excepción. Es más, es in-



ŠKODA SUPERB SEL. 1.5 TSI m-HEV DSG

LO MEJOR

Habitabilidad y confort
Consumo muy bajo
Autonomía y calidad

LO PEOR

Precio de las opciones
Cambio de marchas algo brusco en maniobras
El piso del maletero no es plano al abatir asientos





cluso más confortable que un gasolina convencional porque la parte eléctrica suaviza el arranque del motor térmico y permite apagarlo antes en ciertos momentos, como al detenerse al llegar a un semáforo. En general, en marcha es un vehículo más agradable porque el motor gasolina turboalimentado de 1,5 litros y cuatro cilindros es suave y tiene una entrega de potencia lineal y globalmente agradable.

Que apenas haga ruido y el interior del Škoda esté tan bien insonorizado contribuye a incrementar ese confort. Todo parece puesto a punto para devorar largas distancias con el máximo placer; es de esos coches que invita a salir a carretera y viajar, no solo por lo agradable que resulta el propulsor, también porque, en general, el fabricante ha hecho muy buen trabajo con la puesta a



Asientos muy cómodos con ajustes eléctricos y climatización; detrás, la amplitud es excepcional. El maletero es sencillamente gigante, y muy regular.

punto, incluido el interior. La suspensión es más bien blanda y puede casi con todo, incluso con carreteras muy rotas y grandes resaltos urbanos, mientras que la dirección presenta el nivel de asistencia perfecto.

Rey de la amplitud

Por otro lado, el puesto de conducción está bien pensado y es muy fácil dar con la posición de conducción perfecta: todo queda a mano, vamos sentados más abajo que en cualquier SUV, la visibilidad es perfecta hacia todas las direcciones y es sencillo acostumbrarse al multimedia. También se tarda muy poco en acostumbrarse al manejo de los controles circulares de la consola

central. Se llaman Smart Dials y tienen una pantallita central: cada uno sirve para gestionar varias funciones (son conmutables), por lo que basta pulsarlos para cambiar de una a otra. Por ejemplo, el dial izquierdo permite seleccionar la temperatura del climatizador del lado del conductor, la calefacción de su asiento y su ventilación, mientras las funciones del dial central son personalizables.

Inevitable hablar del interior sin citar el espacio disponible. La amplitud es seña identitaria Superb que mantiene la cuarta generación. Las plazas traseras, además de cómodas, son enormes en casi todas cotas (no tanto en anchura para el pasajero central), y el ma-

letero pasa por ser de los mejores del mercado, con gran capacidad, diseño regular, portón gigante para cargar casi cualquier cosa y una iluminación intachable.

Y en lo improbable de quedarnos cortos, basta vencer respaldos y traseros para llegar a 1.795 litros: ni el gigantesco armario embalado de IKEA se resiste. Y no tema si cree que los 150 CV de esta versión van justos a plena carga, pues en la práctica bastan para moverlo con bastante soltura. El equilibrio entre gasto y rendimiento es bueno, hasta el punto que el Superb 1.5 TSI m-HEV calca las prestaciones del 2.0 TDI de 150 CV, con un 0-100 km/h de 9,2 segundos y 225 km/h. □



El portón del maletero es eléctrico y abre pasando el pie por debajo del paragolpes trasero.

EL PROBADOR OPINA

Hasta ahora, si me preguntaban por un coche ideal para viajar, el Škoda Superb diésel era de mis recomendaciones, pero este MHEV lo cambia todo: es igual de rutero y más agradable, más barato, más económico y con etiqueta ECO.



FICHA TÉCNICA

ŠKODA SUPERB SELECTION 1.5 TSI m-HEV DSG

PRECIO: 44.450 €
LANZAMIENTO:
Marzo de 2024



1.481 mm



1.849 mm

El Superb está a la venta con carrocerías de cinco puertas y familiar Combi, así con motores MHEV, diésel, gasolina y PHEV

MOTOR

Tipo de motor	Gasolina MHEV, 4 cilindros en línea, turboalimentado
Ubicación	Delantero transversal
Cilindrada	1.498 cm³
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Distribución	Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	150 CV entre 5.000 y 6.000 rpm
Par máximo	250 Nm entre 1.500 y 3.500 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción delantera
Caja de cambios	Automática con doble embrague y 7 relaciones, accionamiento automático o manual-secuencial

BASTIDOR

Suspensión delantera	Tipo McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y dinámico de tracción
Frenos	Discos ventilados delante y discos detrás
Neumáticos	215 / 55 R17
Llantas	7,5 x 17

PRESTACIONES

Velocidad máxima	225 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	9,2 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	5,4 l/100 km
Emisiones (CO ₂)	124 g/km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.912 / 1.849 / 1.481 mm
Distancia entre ejes	2.841 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	1.560 kg
Depósito de combustible	66 litros
Capacidad de maletero	645 / 1.795 litros

CONTACTO

VOLKSWAGEN-AUDI ESPAÑA, S.A.
Parque de Negocios Mas Blau II - C/ Selva, 22, 08021 Barcelona
Página Web: www.skoda.es
Telf. atención al cliente: 902 151 161
Garantía: 3 años



EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Llantas de aleación de 17"; climatizador de tres zonas; sistema de detección de cansancio y de distracciones; ventanas laterales acústicas delante y detrás, con SunSet; asistente de salida de aparcamiento y cambio de carril; identificación de señales de tráfico; calefacción en los asientos delanteros; retrovisor interior con ajuste automático de posición antideslumbrante; SmartLink con cable e inalámbrico (CarPlay y Android Auto); faros full LED; cámara multifuncional; control de asistencia para arranque en pendientes; acceso y arranque sin llave; Virtual Cockpit; asistente luces de carretera; parabrisas con luna antitérmica y apertura del maletero confort (pedal virtual).

OPCIONES Pintura metalizada (775 €); llantas de aleación de 18" (600 €); interior Suite con tapicería en Marrón Coñac (2.870 €); Paquete de Luz y Visibilidad: incluye faros Matrix LED, luz antiniebla trasera en ambos lados y luz de marcha atrás en ambos lados (1.190 €); sistema de sonido CANTON (725 €) y Paquete Drive Plus: incluye suspensión adaptativa DCC Plus y dirección progresiva (1.195 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

El Paquete de Luz Visibilidad se antoja casi imprescindible si somos asiduos conductores nocturnos. También el Paquete Drive Plus, este ya más enfocado a conductores dinámicos.

LOS RIVALES

CITROËN C5 X YOU HYBRID 136 AUT.

35.440 €

Tipo de motor	Gasolina MHEV
Potencia máxima	136 CV
Par máximo	230 Nm
Velocidad máxima	211 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	n.d.
Consumo combinado	5,1 l/100 km
Longitud / anchura / altura	4.805 / 1.815 / 1.485
Capacidad de maletero	545-1.640 litros

Nos gusta Confort, precio, amplitud interior y maletero

No nos gusta Prestaciones justas y consumo



PEUGEOT 508 ALLURE PHEV 180 e-EAT8

47.110 €

Tipo de motor	PHEV (gasolina + eléctrico)
Batería / autonomía	11,3 kWh / 63 km
Potencia máxima	180 CV
Par máximo	360 Nm
Velocidad máxima	230 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8,2 segundos
Consumo combinado	1,3 l/100 km
Longitud / anchura / altura	4.750 / 1.859 / 1.403 mm
Capacidad de maletero	487-1.537 litros

Nos gusta Comportamiento dinámico y sello CERO

No nos gusta Maletero solo correcto y precio elevado



KIA SORENTO 1.6 T-GDI HEV AT6

El placer de viajar

Con el diésel en caída libre y el PHEV 'colgado' de enchufe, seguramente esta versión híbrida sea la más equilibrada y apetecible del renovado Sorento. Un vehículo que convence por consumo, refinamiento, tecnología y gran habitabilidad, ahora mucho más interesante por dentro y con nueva cara por fuera.

✎ E. Cano 📷 Juan Pablo Esteban





KIA SORENTO 1.6 T-GDI HEV AT6 EMOTION

Tipo de motor	Gasolina, 4 cilindros en línea, turbo + un motor eléctrico
Cilindrada	1.598 cm ³
Potencia combinada	215 CV
Par máximo	367 Nm
Velocidad máxima	183 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	9,4 segundos
Precio base	56.835 € (dto. 50.990 €)
Gama desde	50.637 € (dto. 45.67 €)
Cuota Mensual*	n.d.
Lanzamiento	Junio de 2024
Valoración Altagama	★★★★☆

*consultar condiciones en kia.es



Parece otro, pero básicamente es el mismo que antes. El renovado Kia Sorento no cambia en esencia, aunque los matices estéticos introducidos, junto a las mejoras en aspectos tecnológicos, son más que suficientes para otorgar a este equilibrado gran SUV un nuevo impulso hasta la llegada de una nueva generación.

Sigue siendo el buque insignia de la gama todocamino térmica, codo a codo con el EV9 100% eléctrico, también de siete plazas y del que hereda parte de sus actualizados trazos estéticos. Son 4,82 metros de largo y, como antes, sigue contando con tres tecnologías de impulsión: diésel, híbrido enchufable e híbrido autorrecargable, que es el que nos ocupa.

Nueva imagen

Respecto al modelo de 2020, estrena faros, parrilla y paragolpes, todo en el frontal y en línea con los últimos lanzamientos de la marca asiática, aún sin resultar tan anguloso y poderoso como el EV9. Algo similar sucede en la zaga, mien-



Llantas de aleación de 19" de serie con neumáticos 235/55. Y discos ventilados en las cuatro ruedas.

tras que la vista lateral queda tal cual, más allá de nuevos diseños de llantas y colores de carrocería.

Dentro también se pone al día, si cabe más. Lejos de asientos ahora más confortables, la vista se nos va a la nueva presentación del salpicadero. Incorpora la tendencia de doble pantalla digital seguida, cada una en 12,3", una para el panel de instrumentos, la otra táctil para un completo sistema multimedia, que además es más rápido.

Otra primicia es el módulo de climatización. También es ante todo táctil, pero comparte protagonismo con la gestión del equipo

del sonido al conmutar funciones. De ese modo, el mismo mando sirve para subir el volumen o regular temperatura. No es lo más intuitivo del mundo, pero tampoco es un drama.

Ancho como pocos

Más allá, la sensación de calidad sigue siendo muy elevada y la habitabilidad, sobresaliente. En la segunda fila la cota de anchura abruma: es un vehículo muy ancho (1,90 metros), de las mejores opciones para acomodar a tres adultos.

Además, en esa zona el piso es prácticamente plano y la banqueta contempla regulación longitudinal por secciones. De ese modo admite jugar con el hueco para las piernas. El respaldo también regula en inclinación. Nos gustan detalles como unos mandos que, al activarlos, abaten en parte el respaldo y desplazan la banqueta hacia adelante automáticamente. De esta manera facilita el acceso a la tercera fila, algo que sigue sin ser un camino de rosas, si bien se agradece.



Faros full LED de serie y firma lumínica original, tipo EV9, para identificar al refrescado Sorento.



El sistema híbrido autorrecargable es refinado y eficiente; la media real de gasto, 7 l/100 km

KIA SORENTO 1.6 T-GDI HEV AT6

▲ LO MEJOR

Habitabilidad y confort
7 plazas y etiqueta ECO

Tecnología y consumo

▼ LO PEOR

Inercias en curva
Duplicidad de funciones de algunos mandos
Acceso a la tercera fila





Allí al fondo lleva dos butacas independientes, abatibles si no las utilizamos. No son rácanas en espacio, pese a que quedan muy cerca del suelo y con más de 1,75 metros rozaremos el techo. Presumen de sus propias salidas de aire, aunque la temperatura solo regula en el salpicadero.

A la carta

Con toda esa modularidad la capacidad del maletero se convierte en una especie de juego de Tetris. Con aforo completo quedan 179 litros; con cinco plazas ocupadas son 608 y en caso de necesidad acaricia 2.000 litros. En el compartimento de carga hay dos mandos que abaten directamen-

te la segunda fila. La tercera lo hace de forma manual.

Vayamos ahora con la motorización. Se trata de la versión híbrida autorrecargable y aquí no hay cambios en la base térmica y eléctrica, pero ahora rinde 215 CV (antes 230). Temas de homologación, pero lo cierto es que el bloque de gasolina 1.6 turbo da menos potencia, y eso se traduce en una leve pérdida de rendimiento y prestaciones.

Hereda tal cual el cambio automático de seis relaciones y convertidor de par, mecanismo que actúa de manera suave y refinada y que permite engranar de manera secuencial desde levas de volante. Eso sí, siempre que llevemos activo el perfil Sport del asistente de conducción Drive Mode. Y es que si apostamos por los restantes ECO y Smart esas levas serán para gestionar la intensidad de la frenada regenerativa entres tres niveles. De esa forma podremos optimizar la energía que llega a la batería, esta de polímeros de litio y 1,49 kWh de capacidad.

No hay un mando específico para forzar un modo de impulso exclusivamente eléctrico, pero si somos cuidadosos con el ace-

VALORACIÓN

KIA SORENTO 1.6 T-GDI HEV

Imagen	★★★★★
Acabados	★★★★★
Puesto de conducción	★★★★★
Habitabilidad	★★★★★
Maletero	★★★★★
Motor	★★★★★
Recuperación	★★★★★
Prestaciones	★★★★★
Dirección	★★★★★
Caja de cambios	★★★★★
Frenos	★★★★★
Estabilidad	★★★★★
Consumo	★★★★★



El panel digital de instrumentos, de 12,3", cambia ligeramente de aspecto en función del modo de conducción elegido. Resulta muy completo.



Asistente de conducción Drive Mode: ofrece perfiles Eco, Smart y Sport a elegir en plena marcha.



Levas para cambiar de manera secuencial en modo Sport. Con el resto regula la frenada regenerativa.



El asistente de conducción se ubica en la consola. En versiones 4x4 ofrece un triple modo offroad.



Asientos delanteros calefactables. También los dos exteriores de la segunda fila con acabado Emotion.



Nueva pantalla táctil de 12,3" para el infotainment, ligeramente orientada al conductor. Resulta intuitiva y presume de gran resolución.



Asiento del conductor eléctrico. La segunda fila desplaza longitudinalmente por partes y las siete plazas son de serie. Maletero enorme y portón eléctrico.



La segunda fila se puede abatir y desplazar automáticamente desde estos pulsadores.



lerador rodará sin emisiones por espacio de un kilómetro. En todo caso, el aporte eléctrico es constante para limitar la sed de carburante. Salvo en situaciones de velocidades constante en autopista, ante una conducción con un poco de todo hemos registrado una media de 7 l/100 km. Nada mal para un 'bicho' que, con lo puesto, se va a 1.896 kg en báscula.

Un vehículo, por cierto, que se desenvuelve mejor en campo abierto, en autopistas y en carreteras poco sinuosas. En entornos así lo borda por el confort que brinda. Con todo, si el trazado se retuerce o rompe la suspensión cumple su cometido y la dirección se mueve sin mayor esfuerzo. En la práctica es más ágil de lo que parece, pero su co-

metido no es correr, menos aún en curvas, aunque por rendimiento sigue siendo de notable y más que suficiente para realizar maniobras comprometidas tipo adelantamiento sin mayor sobresalto, hasta yendo cargados.

Opción a tracción total

Y luego, para pisar sobre firmes más complicados todoterrenos, contempla la opción de combinar esta misma motorización con la tracción total y tres programas de baja adherencia específicos (4.310 € adicionales). Finalmente, en ciudad tiene la pega de su abultado tamaño, pero dulcifica una buena visibilidad y una dotación tecnológica que genera una especie de 'escudo virtual' que evita contratiempos. □



Salidas de aire en la segunda fila (también en la tercera), aunque el climatizador es bizona.

EL PROBADOR OPINA

Un vehículo que, sin grandes alardes en su renovación, se mantiene sumamente atractivo. Ideal por confort y habitabilidad para viajar en familia, el sistema híbrido resulta agradable y eficiente.



FICHA TÉCNICA

KIA SORENTO 1.6 T-GDI HEV 6AT EMOTION

PRECIO: 56.835 €
LANZAMIENTO:
Junio de 2024



1.695 mm



MOTOR TÉRMICO

Tipo de motor	Gasolina HEV, 4 cilindros en línea, turbo
Ubicación	Delantero transversal
Cilindrada	1.598 cm³
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Distribución	Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima comb.	160 CV a 5.500 rpm
Par máximo	265 Nm entre 1.500 y 3.500 rpm

MOTOR ELÉCTRICO

Tipo de motor	Eléctrico
Ubicación	Delantero transversal
Potencia máxima	60 CV (44,2 kW)
Par máximo	264 Nm
Batería	Polímeros de litio, de 1,49 kWh

SISTEMA HÍBRIDO

Tipo de motor	Híbrido gasolina-eléctrico
Potencia máxima comb.	215 CV
Par máximo comb.	367 Nm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción delantera
Caja de cambios	Automática de 6 velocidades de convertidor de par y función manual secuencial

BASTIDOR

Suspensión delantera	McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y de tracción, ABS, DBC, HAC, TSA, MCB
Frenos	Discos ventilados de 325 mm (delante) y discos ventilados de 305 mm (detrás)
Neumáticos	235 / 55 R19
Lantas	7,5 x 19 pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	183 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	9,4 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	6,7 l/100 km
Emisiones (CO ₂)	152 g/km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.815 / 1.900 / 1.695 mm
Distancia entre ejes	2.815 mm
Nº de plazas	7
Peso en vacío	1.896 kg
Depósito de combustible	67 litros
Capacidad de maletero	179-608-813-1.996 litros

CONTACTO

KIA MOTORS IBERIA, S.L.
Edificio Vega Norte, 2 - C/ Anabel Segura, 16
28108 Alcobendas (Madrid)
Página Web: www.kia.com
Telf. atención al cliente: 902 283 285
Garantía 7 años o 150.000 km



EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Faros full LED; control del ángulo muerto con monitor en el cuadro de mandos; asistente de prevención de colisión en aparcamiento en la zaga; freno de estacionamiento eléctrico; asistencia a la frenada de emergencia; control de velocidad de crucero adaptativo con función stop&go; control de presión del aire en los neumáticos; alerta de fatiga del conductor; llamada de emergencia e-Call; asistente de mantenimiento de carril; reconocimiento de límites de velocidad; navegador KiaConnect con Android Auto y Apple CarPlay; acceso y arranque sin llave; sonido Premium Bose; portón trasero manos libres; retrovisor interior electrocrómico; sensores de aparcamiento delanteros, traseros y laterales; volante y asientos delanteros y traseros calefactables; lunas traseras oscurecidas; retrovisores abatibles eléctricamente; techo solar panorámico; sensores de luces y lluvia; 7 plazas; cámara 360°; cargador inalámbrico para móviles Qi y climatizador bizona.

OPCIONES Pintura metalizada (550 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

El Pack Premium cuesta 4.500 €. Añade estacionamiento remoto, Head-up display, suspensión auto-nivelante trasera, asientos delanteros eléctricos y ventilados... Vale la pena.

LOS RIVALES

HYUNDAI SANTA FE MAXX 1.6 T-GDI HEV 215 CV 4x4 AT6 7 PLAZAS 57.020 €

Tipo de motor	Híbrido gasolina-eléctrico
Cilindrada	1.598 cm³
Potencia máxima	215 CV
Par máximo	350 Nm
Velocidad máxima	180 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	9,8 segundos
Consumo recorrido mixto	7,0 l/100 km
Longitud / anchura / altura	4.830 / 1.900 / 1.720 mm
Capacidad de maletero	621-1.949 litros

Nos gusta Confort, 7 plazas, tecnología y consumo
No nos gusta Solo disponible en 4x4 y aptitudes urbanas



NISSAN X-TRAIL 1.5 e-POWER 213 CV e-4ORCE TEKNA 7 PLAZAS 55.900 €

Tipo de motor	Híbrido gasolina-eléctrico
Cilindrada	1.498 cm³
Potencia máxima	213 CV
Par máximo	525 Nm
Velocidad máxima	180 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	7 segundos
Consumo recorrido mixto	6,3 l/100 km
Longitud / anchura / altura	4.680 / 1.840 / 1.710 mm
Capacidad de maletero	120-485-1.298 litros

Nos gusta 7 plazas, aporte eléctrico más acusado
No nos gusta Cambio y consumo en carretera



BMW X3

Lo tiene todo para triunfar

Conducimos la cuarta generación del BMW X3, que llega al mercado con argumentos suficientes para triunfar en un segmento que demanda calidad, tecnología y mecánicas más eficientes.

 Eduardo Lausín

Es uno de los vehículos más importantes para BMW a nivel global, y su cuarta generación lo reafirma. El nuevo X3 es más grande, mide 4,75 metros de longitud y luce un aspecto completamente distinto, donde hay un de-

talle destacable: la gran parrilla frontal, que puede ser iluminada.

Dentro rompe con todo. Se pasa al minimalismo, pues elimina prácticamente todo mando físico, si bien el multimedia sigue manteniendo un control circular en la consola. Hablando de multimedia, es la joya de la corona de este flamante X3.

Logra un aspecto más moderno gracias a la doble pantalla bajo marco convexo y ofrece al usuario una experiencia más digital a través del sistema operativo más avanzado de la marca.



El concepto de diseño interior es muy vanguardista y se carga de materiales sostenibles para tapicerías y revestimientos. La calidad aparente es buena.



Un buen detalle: mantiene un control circular para el multimedia sobre la consola.



En función de la versión el estilo de parrilla delantera cambia. Además, puede llevar el marco iluminado.

Las claves

- Cuarta generación. Gana tamaño: mide 4,76 metros
- Gama mecánica gasolina y diésel ECO entre 197 y 398 CV
- Nuevo interior digital
- Mejoras en confort y aislamiento
- A la venta desde 63.100 €

A mi juicio un poco lento en las transiciones (como ocurre en el Serie 1 del que hablamos en estas páginas), pero muy completo: Android Auto y Apple CarPlay sin cables, actualizaciones OTA, tienda de aplicaciones, na-

Toda la gama tiene sello ECO, además de un PHEV con etiqueta CERO





Buen espacio interior y maletero de 570 litros. Los asientos son cómodos, de serie forrados en material vegano.

LA ALTERNATIVA MÁS DEPORTIVA... POR AHORA

Fiel a sus orígenes, BMW arranca la comercialización de su nuevo X3 incluyendo una variante de altas prestaciones. El paso previo al próximo X3 M es este M50 xDrive, un SUV con mecánica de gasolina de seis cilindros en línea y 398 CV de potencia. Frente a los X3 convencionales hay refuerzos adicionales de chasis, mayor caída negativa en el tren delantero, amortiguadores más firmes o estabilizadoras más gruesas. De paso, el diferencial de deslizamiento limitado trasero ayuda a mantenerlo a raya ante grandes aceleraciones, importante en un modelo que alcanza 250 km/h y cierra el 0-100 km/h en menos de 5 segundos.



ANTERIOR
BMW X3

vegación online... Por otra parte, es amplio en ambas filas y propone un maletero de 570 litros, nada mal en su clase.

Toda la gama, ECO

Dicho esto, la mayor novedad del X3 estriba en su gama de motores, no porque ofrezca ninguna tecnología rompedora, sino porque toda la oferta recibe un sistema híbrido ligero y etiqueta ECO. La oferta se compone de dos gasolina (208 y 398 CV) y un diésel (197 CV). Además, hay un híbrido enchufable (299 CV y sello CERO).

Por el momento solo hemos podido catar el propulsor de gasolina microhíbrido 20 xDrive, una elección muy equilibrada por suavidad y consumo. Es un bloque de cuatro cilindros refinado y con un gasto que, en nuestro recorrido por la campaña muniquesa, ha rondado 7 l/100 km. Eso sí, a sus 208 CV se le atragantan un poco los casi 2.000 kg de peso de este X3 y, si bien sobre el papel es rápido (0-100 km/h en 7,8 segundos), las recuperaciones (reprís) no parecen responder a un vehículo de esa potencia. □

BMW SERIE 1

Un cambio necesario

Considerada la cuarta generación del modelo por BMW, el nuevo Serie 1 es un lavado de cara muy profundo que incide en la tecnología embarcada y en la eficiencia. Ya lo hemos conducido.

 Eduardo Lausín

Seamos claros desde el principio: este nuevo Serie 1 se basa en el anterior, aunque su aspecto nos haga creer lo contrario. No tiene nada de malo, pero cabe esperar que no haya grandes avances, por ejemplo, en espacio interior, como es el caso. No modifica batalla, pero sí tamaño global, que gana 4 cm, por lo que, salvo por el aspecto, es un vehículo muy parejo a su antecesor... excepto en un detalle: hay dos versiones que ven reduci-

do el volumen del maletero de 380 a 300 litros, y esto es por una muy buena razón.

Ahora, ECO

Los 120 y 120d (luego le hablo de gama) reciben un sistema de hibridación ligera que les otorga el sello ECO (la pila de alto voltaje come parte del baúl). Importante pues: hasta el momento era el único del trío compacto alemán que aún no disfrutaba de tan codiciada viñeta. Precisamente he-



Cambios fuertes y necesarios en el interior: ahora hay doble pantalla en un marco curvo y se basa en el SO iDrive 9.0, el más avanzado de la marca.



Detalle del diseño de los aireadores 'ocultos' y de la iluminación ambiental integrada en la moldura.



Selector del cambio y botones en la consola son similares a los más recientes lanzamientos de BMW.





ANTERIOR BMW SERIE 1



Las claves

- Actualización mayor: mide 4,36 metros
- Nuevo interior con multimedia mejorado
- Gama diésel y gasolina entre 150 y 300 CV
- Versiones 120 y 120d MHEV con etiqueta ECO
- Desde 39.000 €

mos podido conducir el 120 con este sistema (los gasolina pierden la 'i'), mecánica, por cierto, ahora de tres cilindros.

Es un bloque más que solvente (170 CV) que mueve impulsivamente los 1.500 kg justos del conjunto. Eso sí, no he logrado ver ventaja alguna al sistema híbrido, como sí ocurre de manera evidente en modelos de su competencia. Con todo, el consumo es moderado. Por su parte, resulta sorprendentemente refinado para ser un tricilíndrico, aunque esto ya lo conocíamos del 118: es el mismo motor con más poten-

cia. Hablando de gama, BMW vende esta versión gasolina y dos diésel (118d y 120d de 150 y 163 CV, respectivamente), además de una variante M135 (ver cuadro adjunto).

Al margen, la marca ha trabajado en suspensiones y rigidez estructural que traduce en un chasis aún más directo e incisivo: la dirección le coloca con tremenda facilidad en curva. Y la suspensión adaptativa traga mejor los rotos del firme.

Dentro, nuevo

En todo caso, a nivel usuario la mayor novedad reside dentro. La interfaz multimedia es toda nueva, sustentada en una doble pantalla curva y en un SO de última generación. Si bien me ha parecido algo lento en transiciones, ofrece muchas más posibilidades gracias a la conexión a Internet, que facilita actualizaciones OTA e instalar apps casi como en un smartphone. □



Cómodo, aunque las tallas pequeñas van justas: con 1,65 metros de altura he tenido que regular la banqueta ya en la posición más adelantada.

M135 xDrive: LOBO CON PIEL DE LOBO

Como tope de gama BMW propone el M135, de tracción total. Ya lo vendía antes. De hecho, mecánicamente no hay diferencia, un 2.0 turbo de 300 CV que cierra el 0-100



km/h en solo 4,9 segundos. Si llegan los cambios de aspecto, incluido el nuevo interior, y la mejora de rigidez es evidente en conducción muy deportiva, aunque en esto tienen mucho que ver los nuevos amortiguadores adaptativos. Para el M135 xDrive BMW ofrece elementos exclusivos, como llantas forjadas y frenos M Compound.



VW ID.7 GTX

Más capaz, más deportivo

El buque insignia eléctrico de la firma germana añade a la gama dos inéditas versiones, una de ellas la deportiva GTX. La otra recibe la misma batería, más grande para más de 700 km de rango.

Adrián Lois



La nueva versión ID.7 GTX incorpora detalles exclusivos interiores, como los asientos deportivos y los ribetes rojos repartidos por la cabina.

Volkswagen se ha puesto seria con su ID.7, su coche eléctrico más grande. Esta gama estrena versiones Pro S y GTX, ambas disponibles en carrocerías berlina y familiar Tourer con batería de nuevo desarrollo. Hablamos de una pila de 86 kWh de capacidad neta, frente a la de 77 que ya conocíamos, suficiente para romper la barrera de los 700 km de autonomía en el mejor escenario. Recarga, además, a mayor potencia: 200 kW en corriente continua.

El ID.7 sigue mostrándose como una gran berlina, equilibrada, dotada de una importante carga

tecnológica y, ahora, más deportiva en la flamante terminación GTX, esta con 594 km de alcance. Este GTI eléctrico no es tan radical como cabría esperar, pero presume de puesta a punto específica, de personalidad más acusada y de más equipamiento, con faros Matrix LED IQ LIGHT, pilotos traseros 3D, logos iluminados, llantas de 20 o 21" y otras singularidades tipo asientos y volante exclusivos, ya en el interior.

El familiar más enérgico

Cómo no, la faceta mecánica presenta novedades: dos motores eléctricos, uno por eje, impulsan a los

GTX, de modo que son de tracción total (4Motion según la marca) y 340 CV para saltar de 0-100 km/h en 5,4 segundos. Solo en carrocería Tourer le bastan para ser reconocido como el Volkswagen familiar más potente jamás producido.

Las dos carrocerías miden 4,96 metros de largo y ofrecen un espacioso interior, sobre todo el Tourer

Las claves

- Nuevas versiones Pro S y GTX con batería más grande
- Carrocerías berlina y familiar Tourer
- Autonomía superior a 700 km (594 el GTX)
- 340 CV en versión deportiva GTX
- ID.7 GTX, desde 67.330 €
- GTX; ID.7 Pro S por 63.010





Además de ser el familiar más potente jamás creado por Volkswagen, la carrocería Tourer del ID.7 GTX acarrea un maletero muy espacioso, con 605 litros de capacidad como punto de partida.



El equipamiento del ID.7 incluye el enorme techo panorámico Vidrio Smart, a configurar en opaco o transparente con solo pulsar un botón.



POR ENCIMA DE 700 KM DE AUTONOMÍA

El punto medio de la gama ID.7 lo establece el nuevo acabado Pro S. Tiene la misma oferta de equipamiento y configuración mecánica que la versión de acceso Pro, con 286 CV, un solo motor y propulsión trasera. La única y gran diferencia radica en que incorpora la nueva pila de 86 kWh. Esto se traduce en las mejores cifras de autonomía de la oferta, con hasta 707 km homologados, pero también en una gran eficiencia a partir de 13,6 kWh/100 km de gasto medio oficial. Monta llantas de aleación ligera de 19" y asientos delanteros calefactables, lleva control de crucero adaptativo, pantalla multimedia de 15" y Head-Up display de realidad aumentada. En España, a la venta desde 63.010 €.



El ID.7 GTX incorpora suspensión adaptativa DCC regulable electrónicamente en 15 niveles

Pese a los detalles deportivos en chasis y suspensión, dominada por la amortiguación adaptativa DCC con 15 niveles de firmeza y mejor pisada, la berlina eléctrica de Volkswagen se siente ante todo cómoda y muy suave en la conducción. Las planas carreteras de Suecia no nos dejaron comprobar sus virtudes más dinámicas en esta primera toma de contacto (tampoco los 'mil' radares de velocidad sembrados por doquier), algo pendiente para cuando llegue aquí, muy pronto.

Lo que sí contrastamos, por un lado, es el gran espacio a bordo, y no solo de maletero. Las plazas traseras exhiben gran capacidad, especialmente en carrocería Tourer favorecida por una línea de techo más alta. En la fila delantera los asientos deportivos son realmente cómodos. Justo ahí permite disfrutar de la tecnología que brinda el vehículo: acostumbrados a pantallas táctiles grandes, este la lleva de 15", nada mal. También a generosas instrumentaciones, si bien el ID.7 apuesta por una pequeña pantalla tras el volante que complementa con un Head-Up display proyectado de realidad aumentada. Por tener tiene hasta videojuegos en la pantalla del infotainment, para pasar el rato mientras el coche recarga batería estacionado. □

ALFA ROMEO QUADRIFOGLIO SUPER SPORT

Pinceladas de exclusividad

Los modelos Stelvio y Giulia más deportivos del catálogo reciben una nueva edición limitada que, aunque no aumentan prestaciones, sí añaden equipamiento especial. Todo un homenaje al 6C 1500 Super Sport que ganó la Mille Miglia de 1928.

✎ Juan Pablo Esteban

Solo unos pocos privilegiados van a poder hacerse con los exclusivos Alfa Romeo Stelvio y Giulia Quadrifoglio Super Sport, modelos que rinden tributo a una de las victorias míticas de la marca.

En concreto, se producirán 175 unidades del Stelvio y 275 del Giulia bajo esta denominación para todo el mundo. Aunque para España se habían asignado inicial-

mente solo cinco, ya han vendido doce (nueve berlinas, tres SUV que se entregan estos meses) y aún esperan conseguir alguno más.

La marca italiana nos cita en un escenario que encaja perfectamente con el carácter deportivo de estos automóviles: el Circuito del Jarama (Madrid), donde vemos los aditamentos que incluyen. La carrocería incorpora varios elementos en fibra de carbono: car-



La principal novedad del interior es el acabado en fibra de carbono roja. En el modo Race cambia el cuadro.

casas de retrovisores, V del escudo frontal y techo, este solo para Giulia y opcional. Para las llantas recurren a unas imponentes de aleación de 5 agujeros (19" para Giulia y 21 en Stelvio) con pinzas de freno negras.

Los tonos exteriores se limitan al Rojo Etna de tres capas, Negro Vulcano metálico y, solo para la berlina, blanco Alfa. Ade-





más, los escapes Akrapovic vienen de serie en Giulia, siendo opcionales para Stelvio.

En el interior es novedad el acabado 3D en fibra de carbono roja, llevada al túnel central, paneles de puertas y salpicadero, mientras la instrumentación recibe una máscara de visualiza-

ción especial con modo de conducción Race; hay costuras para el logo Super Sport en los reposacabezas.

Espíritu racing

Ya en pista, rodamos varias vueltas con dos coches que son excelentes embajadores del espíritu ra-

cing de la casa. Con el motor 2.9 V6 de 520 CV (sin cambios), la energía brota rápidamente y el rendimiento es sensacional: 0-100 km/h por debajo de 4 segundos. La puesta a punto es específica y se basa en los ajustes realizados al anterior Giulia GTA, de nuevo con una dirección muy directa que hace las delicias ya no solo en circuito, también en carretera, donde uno y otro siguen siendo productos totalmente utilizables. □

Las claves

- Edición limitada Quadrifoglio Super Sport: 275 unidades de Giulia y 175 de Stelvio
- Motor 2.9 V6 de 520 CV, sin cambios
- Precios Super Sport: Stelvio, por 121.800 €; Giulia, 111.600 €
- Elementos en carbono dentro y fuera. escape Akrapovic de serie en la berlina



El Giulia incorpora los Akrapovic de serie (opcionales en Stelvio). Las llantas, de 19 y 21" en cada caso.



LOGO EN NEGRO

Por primera vez, el emblema de la serie Quadrifoglio, el trébol verde de cuatro hojas símbolo de la buena suerte, aparece con fondo negro. Antes, siempre se había enmarcado en blanco, aunque el año pasado, y con motivo del centenario, 'il quadrifoglio' vino con ribete dorado y las fechas 1923-2023 conmemorativas de este aniversario.





SMART #5 Mutación en toda regla

¿Verdad que no parece un Smart? SUV, eléctrico y nada menos que de 4,71 metros de longitud, sin duda no lo parece, y sin embargo es. Monta batería para más de 600 km de alcance, es de tracción trasera o total y llega a comienzos de 2025. La cosa promete...

G. Zarzuela

La nueva Smart es una joint-venture (una asociación industrial, para entendernos) de Mercedes-Benz y la china Geely que pone en liza modelos eléctricos. Ya dispone de los #1 y #3, propuestas a las que ahora añade este sorprendente SUV de 5 plazas, el más grande y habitable de la marca con 4,71 metros de longitud, mucho.

Smart no ha desvelado todos sus detalles, pero sí sabemos que habrá variantes con propulsión trasera o total, mientras que la potencia llegaría, ojo, a 646 CV. La batería en todos los casos será de 100 kWh

de capacidad y anuncia una autonomía de 740 km en ciclo de homologación china, unos 610 conforme al europeo WLTP, bastante más realista.

Hecho sobre una plataforma de 800 V, permite cargas en corriente continua muy rápidas: 15 minutos para reposiciones del 10-80%.

Para campo

Aparente en diseño, el #5 presume de perfil aventurero: si se desea lo hay con protección de bajos, estribos laterales, barra de luces en el techo, cofre lateral y una escalera que facilita subir al portaequipa-



Cuadro de 10,3" y sendas pantallas táctiles segundas, de 13" cada una. No falta Head up display de 25,6" con realidad aumentada. Se aprecia aparente.



El coche admite recargas rápidas, gracias a su avanzada plataforma de 800 V. Arriba derecha, detalle de un bienvenido maletero frontal



Versión Summit Edition: exhibe un perfil algo más aventurero. La plataforma eléctrica es de 800 V.



Como CUPRA, Smart acude al especialista Premium Sennheiser para el sistema de sonido.

TIEMPO LIBRE

Para el #5 la marca ha llegado a acuerdos con empresas especializadas en actividades al aire libre: Trek ha desarrollado una bicicleta de alto rendimiento para la ocasión, mientras HEIMPLANET ha creado una tienda de campaña personalizada. El nuevo modelo cuenta con asistente de conducción offroad con modos arena, nieve, barro y rocas.

Las claves

- SUV de 4,71 metros de largo; variantes 4x2 y 4x4
- Arquitectura eléctrica de 800 V y batería de 100 kWh
- Autonomía superior a 610 km en ciclo WLTP
- Detalles Premium
- Llega a comienzos de 2025

es, al mejor estilo Land Rover o Toyota Land Cruiser.

Las ventanillas carecen de marco y el techo es panorámico. Dentro es llamativo, con triple pantalla sobre el salpicadero. Destaca el sonido Premium Sennheiser en un habitáculo que cabe transformar en un amplio espacio para dormir. Por cierto, como buen eléctrico contempla doble maletero: uno frontal de 72 litros y otro trasero, vía portón, que llega a 1.530 abatiendo el respaldo posterior. □

Es con diferencia el Smart más amplio y práctico en la historia de la marca



FUERA DE SERIE

CARLEX G-VINTAGE

Carlex es un preparador polaco que no se caracteriza precisamente por la sutileza. Ahora bien, este puede que sea su trabajo más fino. Bajo un Clase G de apariencia clásica esconde un AMG G 63 con su V8 biturbo de más de 500 CV. Aunque ya no

BASADO EN
UN AMG G 63



lo parece. Su decoración es peculiar, pues sobrepone el estilo retro a todo lo demás. Carrocería bitono, pinturas pastel, paragolpes cromados, tapacubos que recuerdan a los SL de los 60 (entre otros muchos)... El resultado, desde luego, es espectacular, más cuando conocemos que ha sido ensanchado y que rueda 10 cm más alto que el vehículo original. No hay modificaciones en la parte mecánica y cada cliente lo puede customizarlo al gusto.

CHEVROLET CORVETTE ZR1

Que el Corvette siempre ha tenido versiones de muy altas prestaciones no es nada nuevo, pero con este ZR1 la cosa ha llegado a un extremo que pocos esperábamos. El súper Corvette equipa motor V8 biturbo con nada menos que 1.187 CV de potencia, cifra que le permite alcanzar 346 km/h. Sobra decir que es el Corvette de producción más potente y rápido de la historia. Al margen, Che-

1.187 CV



vrolet ha ajustado el chasis al milímetro y ha contenido el peso al máximo: anuncia 1.665 kg, menos que un BMW M2. De paso, la firma americana ofrece un paquete aerodinámico opcional que genera hasta 544 kg de carga a altas velocidades. ¿Le sabe a poco? Pues sepa que hay una variante descapotable de idénticas características.

DEFENDER CLÁSICO
A ESTRENAR



LAND ROVER DEFENDER CLASSIC V8 WORKS

No es la primera vez que el grupo JLR presenta un modelo clásico... totalmente nuevo. Aun así, no dejan de sorprender. La última creación es, cómo no, el Defender. Desde 190.000 libras mas impuestos, el cliente puede disfrutar de un Defender totalmente restaurado en Reino Unido, Defender que puede personalizar al gusto. Colores de época, detalles offroad... cada uno de estos

modelos cuida al máximo el detalle. Disponible en carrocerías 90 y 110, el Defender Classic equipa motor 5.0 V8 atmosférico con 405 CV de potencia atado a un cambio automático ZF. El chasis se adapta a los tiempos con frenos de alto rendimiento y suspensiones revisadas. Como curiosidad, cada vehículo donante data de 2012 a 2016.



MEJOR EN
CIRCUITO



MERCEDES-AMG GT 63 PRO

Hace no mucho probamos la segunda generación del Mercedes-AMG GT en estas páginas, un coche que hacía honor a su nombre: un gran turismo más refinado y cómodo. Pero esto no ha impedido a AMG crear una variante más enfocada a los circuitos y al alto rendimiento. Recibe el apellido Pro y, como su antecesor, cambia lo justo y necesario. Para empezar, el V8 biturbo gana 26 CV de potencia y alcanza 611, aunque lo importante es que AMG ha mejorado la refrigeración, necesaria para un rendimiento óptimo en pista. La aerodinámica ha jugado también un papel clave en la preparación, al mismo tiempo que se sobredimensionan los frenos, con

discos cerámicos de 419 mm en el eje delantero. Las llantas forjadas de 21" van envueltas en neumáticos Michelin Pilot Sport Cup 2 R en opción. Finalmente, AMG añade algunos elementos de su catálogo Performance, como los asientos baquet o una larga lista de elementos en fibra de carbono. El AMG GT Pro llegará al mercado a finales de año a completar una gama ya compuesta por hasta cuatro variantes.



PAGANI UTOPIA ROADSTER

A veces solo conducir un Pagani no es suficiente. Es la única excusa que se me ocurre para lanzar una variante a cielo descubierto de su Utopia, el último modelo de la fábrica de Horacio Pagani. Comparte tecno-

logía y componentes con modelo cerrado, sin embargo la estructura del techo desmontable no suma ni un solo kilogramo a la ecuación. Esto es una ventaja a nivel dinámico, pero también a nivel prestacional... aunque

Pagani aún no ha oficializado estos datos, salvo que su velocidad máxima se ha limitado a 350 km/h, lo justo para empezar a notar la brisa en el pelo. Repaso rápido: carrocería en fibra de carbono, motor V12 biturbo de origen AMG con 864 CV de potencia, caja de cambios manual o manual robotizada... Un auténtico caramelo del que se fabricarán estrictamente 130 unidades a razón de 3,1 millones de euros cada una.

¡CON CAMBIO
MANUAL!



PORSCHE 911 CUARENTA EDITION

Es habitual ver ediciones especiales, pero no tanto aquellas creadas específicamente para nuestro mercado. Es el caso del Porsche 911 Cuarenta Edition, que celebra los 40 años de Porsche en España como

filial. El coche se basa en el 911 GTS pasado por el programa Sonderwunsch de especificación a medida de la marca. Equipado con el nuevo sistema híbrido T-Hybrid, declara 541 CV de potencia y

puede acelerar de 0-100 km/h en solo tres segundos. Aunque lo que lo hace especial es su aspecto. Va pintado en color Quercusverde, un tono muy habitual en la flora ibérica. Este contrasta con detalles en negro y va rematado con unas placas identificativas donde se puede leer 'nueveonce' y 'cuarenta' en letras. Dentro se cubre de cuero marrón Trufa y marrón Cohiba, tonos clásicos que casan a la perfección con el verde principal; la parte central de los asientos recibe un acabado en tartán. Del Porsche 911 Cuarenta Edition se fabricarán únicamente 40 unidades para España y Portugal a un precio individual de 284.439 € en nuestro país.



GUÍA DE PRECIOS



Alguna vez lo hemos recordado, pero no olvide que, mientras haya fondos, es posible acogerse a las ayudas del Gobierno a la compra de coche nuevo siempre que se cumplan los requisitos. La cuantía se suma a las promociones aplicables.  Andrés Izurieta

HYUNDAI IONIQ 5

Y así es posible hacerse con un competente eléctrico como el Ioniq 5 con descuentos superiores a ¡19.000 €! Ahí es nada para un automóvil que disfruta de tecnología de 800 V para recargar hasta 350 kW en corriente continua, allá donde sea posible.

Descuentos de octubre

MODELOS CON PROMOCIÓN

ABARTH

500e (stock)	-4.706 €
595 (stock)	-5.483 €
500e (stock)	-2.604 €

AIWAYS

U5	-1.210 €
U6	-1.210 €

ALFA ROMEO

Tonale (stock)	-424 €
Stelvio (stock)	-2.738 €
Giulia (stock)	-2.784 €

AUDI

A1 Sportback*	-1.500 €
A3*	-1.500 €
A4*	-1.500 €
A5 Coupé*	-1.500 €
A6*	-1.500 €
A7 Sportback*	-1.500 €
Q2*	-1.500 €
Q3 Sportback*	-1.500 €
Q4 e-tron*	-1.500 €
Q5*	-1.500 €
Q7*	-1.500 €
Q8*	-1.500 €

CITROËN

C3 Origin (stock)*	-3.850 €
C4 (stock)*	-4.150 €
C3 Aircross (stock)*	-4.100 €
C4 X (stock)*	-3.700 €
C5 Aircross (stock)*	-4.850 €
C5 X (stock)*	-7.850 €

CUPRA

Formentor	-1.600 €
León	-1.600 €
Terramar	-3.120 €
Tavascan	-3.020 €

DS

DS3 (stock)*	-1.709 €
DS4 (stock)*	-2.231 €
DS7 (stock)*	-2.750 €
DS9 (stock)*	-2.697 €

FIAT

500 híbrido (stock)	-1.734 €
500e (stock)	-2.120 €
500X (stock)	-2.022 €
Panda (stock)	-1.635 €
Tipo (stock)	-2.402 €
600 (stock)	-2.455 €

FORD

Capri*	-6.171 €
Focus*	-8.299 €
Puma*	-4.962 €
Kuga*	-6.892 €
Mustang Mach-E*	-4.840 €
Explorer*	-7.740 €
Explorer Eléctrico*	-6.171 €

HONDA

Jazz*	-300 €
Civic*	-500 €
HR-V*	-1.100 €
CR-V*	-2.700 €
ZR-V*	-2.050 €
e:Ny1*	-2.700 €

HYUNDAI

i10*	-3.000 €
i20*	-3.700 €
i30*	-4.700 €
Kona Híbrido*	-3.900 €
Kona Eléctrico*	-11.410 €
Bayon*	-4.600 €
Tucson Híbrido*	-4.200 €
Santa Fe Híbrido*	-8.610 €
IONIQ 5*	-19.010 €
IONIQ 6*	-19.010 €
Staria*	-2.700 €

JAGUAR

E-PACE*	-1.287 €
F-PACE*	-15.384 €

JEEP

Renegade (stock)	-3.866 €
Compass (stock)	-6.530 €
Avenger (stock)	-1.744 €
Wrangler PHEV (stock)	-10.739 €
Grand Cherokee PHEV (stock)	-7.830 €

KIA

Picanto*	-2.255 €
Stonic*	-6.620 €
Ceed*	-7.665 €
Proceed*	-5.040 €
Xceed*	-7.145 €
Niro*	-5.015 €
Sportage*	-6.760 €
Sorento*	-5.765 €
EV6*	-11.895 €
EV9*	-9.915 €

LAND ROVER

Range Rover*	-4.235 €
Range Rover Sport*	-5.347 €
Range Rover Velar*	-3.302 €
Range Rover Evoque*	-2.034 €
Defender 110*	-882 €
Discovery Sport*	-673 €

LEXUS

NX 350h Premium*	-2.200 €
UX 300h UX+*	-3.150 €
UX 300e e-UX*	-2.500 €
ES 300h Premium*	-2.700 €
RX 450h+ Executive*	-1.900 €
RZ 300e Executive*	-3.400 €
LBX Elegant*	-2.800 €

MG

MG3*	-2.000 €
ZS EV	-4.210 €
HS	-4.000 €
HS Plug-in Hybrid	-3.750 €
Marvel R	-3.210 €
MG5	-3.210 €
MG4	-4.210 €

MITSUBISHI

Space Star y Colt	-1.000 €
Eclipse Cross PHEV	-8.500 €
ASX	-1.200 €

NISSAN

Juke*	-1.500 €
Leaf*	-1.500 €
Ariya*	-1.500 €
Qashqai*	-1.500 €
X-Trail*	-1.500 €

OPEL

Corsa	-3.000 €
Astra	-5.720 €
Mokka	-5.500 €
Crossland	-6.500 €
Grandland	-7.000 €

PEUGEOT

208 (stock)	-5.401 €
2008 (stock)	-3.500 €
308 (stock)	-4.700 €
408 (stock)	-5.800 €
3008 (stock) y 5008 (stock)	-3.000 €
508 (stock)	-4.500 €

RENAULT

5*	-1.624 €
Clio*	-233 €
Captur*	-2.442 €
Arkana*	-2.775 €
Megane*	-992 €
Austral*	-3.355 €
Espace*	-3.882 €
Scenic*	-1.579 €
Rafale*	-3.841 €
Symbioz*	-2.964 €

SEAT

Ibiza*	-3.200 €
Arona*	-3.200 €
León* y Ateca*	-3.100 €
Tarraco*	-3.250 €

SKODA

Fabia*	-725 €
Scala*	-805 €
Kamíq*	-595 €

SSANGYONG

Tivoli	-3.000 €
Korando	-5.500 €
Korando e-Motion	-10.000 €
Tivoli Grand	-3.500 €
Rexton	-3.300 €
Torres	-4.000 €
Musso	-5.000 €

SUZUKI

Swift	-1.600 €
Vitara	-2.598 €
S-Cross	-4.805 €
Across	-4.270 €
Swace	-4.449 €

TOYOTA

Aygo X Cross	-3.200 €
Yaris Cross	-3.300 €
Yaris	-4.000 €
GR Yaris	-2.000 €
Corolla	-4.300 €
Corolla Cross	-2.500 €
CH-R	-4.000 €
RAV4	-3.000 €
bz4x	-7.900 €
Highlander y GR Supra	-4.000 €
GR 86	-2.000 €
Hilux	-5.000 €
Land Cruiser	-3.000 €

VOLKSWAGEN

ID.3	-2.865 €
ID.4	-3.265 €
ID.7	-6.100 €
Taigo	-2.445 €
T-Roc	-2.405 €
Touan	-3.470 €
Tiguan	-4.240 €
Golf	-2.295 €
Passat	-4.225 €
Touareg	-8.215 €
T-Cross	-2.305 €

VOLVO

EC40 Single Core*	-10.200 €
V60 T6 eAWD Core*	-7.800 €
V90 T6 eAWD Core*	-8.950 €
EX30 Single Core*	-2.750 €
EX40 Single Core*	-9.494 €
EX90 Single Core*	-4.007 €
XC40 B3 Essential*	-9.700 €
XC60 B5 Essential*	-12.900 €
XC90 B5 Core*	-12.400 €
XC60 T6 Core*	-10.800 €
XC90 T8 eAWD Core*	-11.190 €

*Es necesario financiar la compra para beneficiarse del descuento.

ABARTH abarth.es

695	Euro NCAP: N.D.										
1.4 16v T-Jet 180 3p	33.200	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
1.4 16v T-Jet 180 3p Secuencial	34.800	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
1.4 16v T-Jet 180 2p	35.100	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
1.4 16v T-Jet 180 2p Secuencial	36.700	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185

A bright yellow Abarth 500e electric car is shown from a front-three-quarter view, driving on a paved road. The car features the Abarth logo on the front grille and the license plate 'AB-500EY'. The background shows a rocky hillside and a clear blue sky.

AIWAYS aiways-mobility.es

U6		Euro NCAP: ★★★★★									
Prime	49.540	-	€ 218	2	4.805	1.880	1.640	16,6		472	

Giulia Euro NCAP: ★★★★★

2.0 Turbo 200 Super Aut.	52.000	1.995	G	200	2	4.643	1.860	1.436	7		480
2.2 JTD 160 Super Aut.	49.900	2.143	D	160	2	4.643	1.860	1.436	4,9		480
2.2 JTD 190 Super Aut.	51.450	2.143	D	180	2	4.643	1.860	1.436	4,8		480
2.0 Turbo 200 Sprint Aut.	54.050	1.995	G	200	2	4.643	1.860	1.436	7,1		480
2.2 JTD 190 Sprint Aut.	53.500	2.143	D	180	2	4.643	1.860	1.436	4,9		480
2.0 Turbo 280 Ti Q4 Aut.	61.866	1.995	G	280	4	4.643	1.860	1.450	7,7		480
2.2 JTD 210 Ti Q4 Aut.	58.200	2.143	D	210	4	4.643	1.860	1.450	5,4		480
2.0 Turbo 280 Veloce Q4 Aut.	64.150	1.995	G	280	4	4.643	1.860	1.450	8		480
2.2 JTD 210 Veloce Q4 Aut.	58.200	2.143	D	210	4	4.643	1.860	1.450	5,5		480
2.9 TV6 510 Quadrifoglio Aut.	106.250	2.891	G	510	4	4.639	1.873	1.426	10,0		480

Tonale	Euro NCAP: ★★★★★										
1.6 130 CV Aut. Super	35.600	1.598	D	130	2	4.530	1.840	1.600	5,6		500
1.5 Hybrid 130 TCT Super	39.000	1.468	G	130	2	4.530	1.840	1.600	5,9		500
1.6 130 CV Aut. Ti	40.600	1.598	D	130	2	4.530	1.840	1.600	5,6		500
1.5 Hybrid 160 TCT Super	43.250	1.468	G	160	2	4.530	1.840	1.600	6,0		500
PHIEV Q4 Aut. Edizione Speciale	51.000	1.332	H	280	2	4.530	1.840	1.600	1,4		385

1000

A red Toyota Aygo is shown from a front-three-quarter perspective, driving on a paved road. The car has a license plate that reads 'AR 024MI'. The background shows a cloudy sky and some trees.ALPINE alpinecars.es

ASTON MARTIN astonmartin.com



AUDI audi.com

AI	EuroNCAP: ★★★★★									
05.11.2019	05.11.2019	0000	6	05	2	4.04	1.75	1.450	5.0	225

A3	EuroNCAP:★★★★★
-----------	-----------------------

A4	Euro NCAP: ★★★★★										
25 TFSI 150 kW	45 570	1 094	6	150	2	4.7/2	1 047	1 420	7.1		100

A4 Allroad		Euro NCAP: ★★★★★									
45 TFSI 245	10.900	1.094	6	2/5	4	4.3/2	1.043	1.402	7.0		405

A5 Euro NCAP: ★★★★★

A6	Euro NCAP: ★★★★★											
40 TDI 1.6 115 CV	57	450	1.0/6.0	0	204	2	4.020	1.004	1.457	5.0		520

50 TFSle quattro-ultra 4p S tronic 7	70.590	1.984	G	299	4	4.939	1.886	1.457	1,2		360
Avant 40 TDI 204 5p S tronic 7	60.670	1.968	D	204	2	4.939	1.886	1.467	5,4		565
Avant 40 TDI quattro 204 5p S tronic 7	63.950	1.968	D	204	4	4.939	1.886	1.467	5,6		565
Avant 45 TFSI quattro 245 5p S tronic 7	67.370	1.984	G	265	4	4.939	1.886	1.467	7,6		565
Avant 45 TDI quattro S tronic 7	75.650	2.967	D	245	4	4.939	1.886	1.467	58		565

Sportback 40 TDI Sp	73.810	1.968	D	204	2	4.969	1.908	1.422	5,3		535
---------------------	--------	-------	---	-----	---	-------	-------	-------	-----	---	-----

A8	Euro NCAP: N.D.									
-----------	------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Q8 e-tron **Euro NCAP: N.D.**

55 quattro	94.610	-	E	408	4	4.915	1.937	1.633	20.8		631
------------	--------	---	---	-----	---	-------	-------	-------	------	---	-----

O8 e-tron Sportback **Euro NCAP: N.D.**

50 quattrio	87.250	-	E	340	4	4.915	1.937	1.619	19,7		590
55 quattrio	94.610	-	E	408	4	4.915	1.937	1.619	20,1		590
SQ8 e-tron quattrio	109.010	-	E	503	4	4.901	1.935	1.619	26,7		590

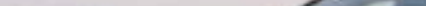
S	130.280	-	E	680	4	4.997	1.964	1.416	17.9		405
---	---------	---	---	-----	---	-------	-------	-------	------	---	-----

Q2 **Euro NCAP: ★★★★★**

Q3 **Euro NCAP: ★★★★★**

35 TDI 150 Sp S tronic	44.630	1.968	D	150	2	4.484	1.856	1.616	5,5		530
------------------------	--------	-------	---	-----	---	-------	-------	-------	-----	---	-----

Q4 e-tron **Euro NCAP: ★★★★★**



25-100	52.100	5	170	2	4.500	1.8/5	1/22		520
--------	--------	---	-----	---	-------	-------	------	---	-----

40 e-iron	55.220	-	E	204	2	4.500	1.065	1.032	-	520
50 e-iron	10.070	-	E	200	4	4.500	1.065	1.032	-	520

35 e-iron	54.830	-	E	170	2	4.588	1.865	1.632	-	535
40 e-iron	54.830	-	E	204	2	4.588	1.815	1.622	-	520

50 e-Iron quadro Advanced	65.370	-	E	299	4	4.568	1.665	1.632	-		535
---------------------------	--------	---	---	-----	---	-------	-------	-------	---	---	-----

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETADGT	CAPACIDAD MALETERO
--------	--------	------------	-------------	----------	----------	----------	---------	--------	---------------	-------------	--------------------

Q5	Euro NCAP: ★★★★★										
35 TDI 163 S tronic	54.260	1.968	D	163	2	4.663	1.893	1.659	5,5		550
40 TDI 204 quattro S tronic	58.840	1.968	D	204	4	4.663	1.893	1.659	6,3		550
45 TFSI 265 quattro-ultra Sp S tronic	66.210	1.984	G	265	4	4.663	1.893	1.659	8,4		550
50 TFSIle 299 quattro-ultra S line S tr	65.490	1.984	G	299	4	4.663	1.893	1.659	1,5		465
55 TFSIle 367 quattro-ultra S line S tr	72.140	1.984	G	367	4	4.663	1.893	1.659	2,1		465
Sportback 35 TDI 163 S tronic	57.260	1.968	D	163	2	4.689	1.893	1.659	5,5		510
Sportback 40 TDI 204 quattro S tronic	64.340	1.968	D	204	4	4.689	1.893	1.659	6,3		510
Sportback 45 TFSI 265 quattro Sp S tr.	69.210	1.984	G	265	4	4.689	1.893	1.659	8,4		510

Q6 e-tron	Euro NCAP: N.D.										
Advanced quattro	79.990	-	E	387	2	4.771	1.965	1.648	17,2		526
S line quattro	87.980	-	E	387	2	4.771	1.965	1.648	18,6		526
Black line quattro	91.970	-	E	387	2	4.771	1.965	1.648	18,6		526
SQ6 e-tron quattro	104.990	-	E	517	2	4.771	1.965	1.648	17,7		514

Q7	Euro NCAP: ★★★★★										
-----------	-------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--



45 TDI MHEV 231 quattro Sp tip.	73.200	2.967	D	231	4	5.063	1.970	1.741	8,2		865
50 TDI MHEV 286 quattro Sp tip.	80.370	2.967	D	286	4	5.063	1.970	1.741	8,3		865
55 TFSIle 381 quattro tiptronic	81.450	2.995	G	381	4	5.063	1.970	1.741	2,1		650
60 TFSIle 462 quattro tiptronic	93.150	2.995	G	462	4	5.063	1.970	1.741	2,1		650
50 e-tron quattro Advanced	58.150	-	E	299	4	4.588	1.865	1.632	-		520

Q8	Euro NCAP: N.D.										
45 TDI 231 quattro Sp tiptronic	98.495	2.967	D	231	4	4.986	1.995	1.705	8,1		605
50 TDI 286 quattro Sp tiptronic	101.995	2.967	D	286	4	4.986	1.995	1.705	8,2		605
55 TFSI 340 quattro Sp tiptronic	102.995	2.995	G	340	4	4.986	1.995	1.705	10,4		605
55 TFSIle 394 quattro tiptronic	102.995	2.995	H	394	4	4.986	1.995	1.705	1,2		505
60 TFSIle 489 quattro tiptronic	109.745	2.995	H	489	4	4.986	1.995	1.705	1,2		505
SQ8 TFSI 507 quattro Sp tiptronic	131.995	3.996	G	507	4	4.986	1.995	1.705	12,3		605
SQ8 TFSI 600 quattro Sp	168.335	3.996	G	600	4	4.986	1.995	1.705	12,7		605
SQ8 Performance TFSI 600 quattro Sp	187.615	3.996	G	640	4	4.986	1.995	1.705	12,8		605

RS Q3	Euro NCAP:										
2.5 TFSI 400 quattro Sp S tronic	77.940	2.480	G	400	4	4.506	1.851	1.602	9,5		530
Sportback 2.5 TFSI 400 quattro S tronic	90.040	2.480	G	400	4	4.507	1.851	1.557	9,6		530

RS3	Euro NCAP: ★★★★★										
Sportback TFSI quattro S tronic	79.060	2.480	G	400	4	4.389	1.851	1.436	9,0		282
Sedán TFSI quattro S tronic	80.060	2.480	G	400	4	4.542	1.851	1.412	8,9		321

RS4	Euro NCAP: ★★★★★										
Avant 3.0 TFSI 450 quattro Sp Tiptronic	105.120	2.894	G	450	4	4.781	1.866	1.404	9,2		495

RS5	Euro NCAP: ★★★★★										
Coupé TFSI 450 quattro 2p tiptronic	109.470	2.894	G	450	4	4.723	1.861	1.360	9,5		410
Sportback TFSI 450 quattro tiptronic	109.470	2.894	G	450	4	4.783	1.843	1.387	9,6		430

RS6	Euro NCAP: ★★★★★										
Avant TFSI 600 quattro Sp tip.	150.270	3.996	G	600	4	4.995	1.951	1.460	12,4		565
Avant Performance TFSI quattro Sp tip.	168.000	3.996	G	630	4	4.995	1.951	1.460	12,5		565

RS7	Euro NCAP: ★★★★★										
Sportback 4.0 TFSI 600 quattro Sp tip.	154.110	3.996	G	600	4	5.009	1.950	1.424	12,3		535

S3	Euro NCAP: ★★★★★										
2.0 TFSI 310 quattro Sp S tronic 7	57.230	1.984	G	310	4	4.351	1.816	1.438	8,1		325
Sedán 2.0 TFSI 310 quattro 4p S tr. 7	58.200	1.984	G	310	4	4.504	1.816	1.415	7,8		325

S4	Euro NCAP: ★★★★★										
Avant TDI 347 quattro Sp tip.	81.840	2.967	D	341	4	4.770	1.847	1.408	7,2		420
TDI 347 quattro 4p tip.	79.750	2.967	D	341	4	4.770	1.847	1.404	7,0		420

S5	Euro NCAP: ★★★★★										
Sportback TDI quattro Tiptronic	83.200	2.967	D	347	4	4.757	1.843	1.395	7,1		430
Coupé TDI quattro Tiptronic	83.200	2.967	D	347	4	4.757	1.843	1.395	7,0		410

S6	Euro NCAP: ★★★★★										
TDI quattro Tiptronic	86.510	2.967	D	344	4	4.954	1.866	1.446	6,9		520
Avant 3.0 TDI 349 quattro Sp Tiptronic	89.650	2.967	D	344	4	4.954	1.886	1.445	7,1		550

S7	Euro NCAP: ★★★★★										
Sportback TDI quattro Tiptronic	96.630	2.967	D	349	4	4.979	1.908	1.417	7,1		525

S8	Euro NCAP: ★★★★★										
TFSI quattro Tiptronic	170.450	3.996	G	571	4	5.190	1.945	1.473	11,4		505

SQ2	Euro NCAP: ★★★★★										
TFSI 300 quattro Sp S tronic	55.970	1.984	G	300	4	4.216	1.802	1.495	8,3		355

SQ5	Euro NCAP: ★★★★★										
3.0 TDI quattro Sp tip.	82.410	2.967	D	341	4	4.689	1.893	1.633	8,1		500
Sportback 3.0 TDI quattro Sp tip.	85.410	2.967	D	341	4	4.689	1.893	1.633	8,1		500

SQ7	Euro NCAP: ★★★★★										
4.0 TFSI 507 quattro Sp tip.	115.160	3.993	G	507	4	5.069	1.968	1.741	11,9		805

BENTLEY madrid.bentleymotors.com											
Bentayga	Euro NCAP: N.D.										
4.0 V8 550 Sp Aut.	217.200	3.996	G	550	4	5.140	1.998	1.742	13,3		484

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETADGT	CAPACIDAD MALETERO
--------	--------	------------	-------------	----------	----------	----------	---------	--------	---------------	-------------	--------------------

Continental	Euro NCAP: N.D.										
GT Coupé V8 550 2p Aut.	235.526	3.993	G	550	4	4.805	1.954	1.405	12,1		358
GT Convertible 6.0 V8 550 2p Aut.	251.816	3.993	G	550	4	4.850	1.954	1.399	12,4		235

Flying Spur	Euro NCAP: N.D.										
V8	220.322	3.993	G	550	4	5.316	1.978	1.484	12,7		420

BMW bmw.es											
--------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

i4	Euro NCAP: ★★★★★										
eDrive35 Gran Coupé	57.350	-	E	286	2	4.783	1.852	1.448	-		470
eDrive40 Gran Coupé	61.900	-	E	340	2	4.783	1.852	1.448	-		470
M50	76.500	-	E	544	2	4.783	1.852	1.448	-		470

ix1	Euro NCAP: ★★★★★										
ix1 xDrive 313 Sp Aut.	54.900	-	E	313	4	4.500	1.845	1.642	0,8		-

ix3	Euro NCAP: ★★★★★										
ix3 Inspiring	74.400	-	E	286	2	4.734	1.891	1.668	-		510

ix	Euro NCAP: ★★★★★										
ix xDrive 40	84.500	-	E	326	4	4.953	1.967	1.695	19,4		500
ix xDrive 50	102.900	-	E	523	4	4.953	1.967	1.695	19,8		500
ix M60	136.950	-	E	619	4	4.953	1.967	1.695	21,7		500

i5	Euro NCAP: N.D.										
i5 eDrive40	76.750	-	E	340	2	5.060	1.900	1.515	16		490
i5 M60 xDrive	114.250	-	E	600	4	5.060	1.900	1.515	18,2		490

i7	Euro NCAP: N.D.										
i7 eDrive 50	115.500	-	E	455	2	5.391	1.950	1.544	19,1		500
i7 xDrive 60	137.900	-	E	544	4	5.391	1.950	1.544	18,4		500
i7 M70 xDrive	186.850	-	E	659	4	5.391	1.950	1.544	20,8		500

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
--------	--------	------------	-------------	----------	----------	----------	---------	--------	---------------	--------------	--------------------

X3	Euro NCAP: ★★★★★										
xDrive 20 xDrive	63.100	1.998	G	208	4	4.755	1.920	1.660	6,9		570
xDrive 20d xDrive	64.900	1.995	D	197	4	4.755	1.920	1.660	5,8		570
xDrive 30e xDrive	66.700	1.998	H	300	4	4.755	1.920	1.660	0,9		460
xDrive M50 xDrive	89.000	2.998	G	398	4	4.755	1.920	1.660	7,7		570

X4	Euro NCAP: ★★★★★										
xDrive20i	58.400	1.998	G	184	4	4.751	1.918	1.621	7,5		525
xDrive30i	65.500	1.998	G	245	4	4.751	1.918	1.621	7,5		525
xDrive M40i	81.550	2.998	G	360	4	4.752	1.938	1.621	8,7		525
xDrive20d	61.500	1.995	D	190	4	4.751	1.918	1.621	5,7		525
xDrive30d	69.050	2.993	D	286	4	4.751	1.918	1.621	6,1		525
xDrive M40d	82.000	2.993	D	340	4	4.751	1.938	1.621	6,6		525
M	112.550	2.993	G	480	4	4.754	1.927	1.618	10,7		525

X5	Euro NCAP: ★★★★★										
40i 340 xDrive Sp Aut.	82.600	2.998	G	340	4	4.922	2.004	1.745	8,5		550
M50i 530 Sp Aut.	114.547	4.395	G	530	4	4.922	2.004	1.745	10,5		550
30d 265 xDrive Sp Aut.	81.200	2.993	D	265	4	4.922	2.004	1.745	6		550
40d 340 xDrive Sp Aut.	87.700	2.993	D	340	4	4.922	2.004	1.745	6,9		550
45e 394 xDrive Sp Aut.	85.400	2.998	G	394	4	4.922	2.004	1.745	-		500
M Sp	154.150	4.395	G	600	4	4.938	2.015	1.747	12,8		650

X6	Euro NCAP: ★★★★★										
xDrive40i 340 Sp Aut.	86.600	2.998	G	340	4	4.935	2.004	1.696	8		580
xDrive M50i 530 Sp Aut.	118.700	4.395	G	530	4	4.935	2.004	1.696	10,4		580
xDrive30d 265 Sp Aut.	87.100	2.993	D	265	4	4.935	2.004	1.696	6,1		580
xDrive40d 265 Sp Aut.	94.100	2.993	D	340	4	4.935	2.004	1.696	6,8		580
M 600 Sp	157.850	4.395	G	600	4	4.941	2.019	1.692	12,5		580

X7	Euro NCAP: ★★★★★										
-----------	-------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--



40d 352 xDrive Sp Aut.	111.500	2.993	D	352	4	5.181	2.000	1.805	7,7		326
40i 381 xDrive Sp Aut.	109.900	2.998	G	381	4	5.181	2.000	1.805	9,6		326
M60i 530 xDrive Sp Aut.	140.200	4.395	G	530	4	5.181	2.000	1.805	10,9		326

XM	Euro NCAP: N.D.										
XM	179.700	4.395	H	653	4	5.110	2.005	1.755	1,5		527
XM Label Red	201.500	4.395	H	748	4	5.110	2.005	1.755	1,6		527

Z4	Euro NCAP: N.D.										
20i 197 sDrive 2p Aut.	57.600	1.998	G	197	2	4.324	1.864	1.3014	6,1		281
30i 258 sDrive 2p Aut.	66.200	1.998	G	258	2	4.324	1.864	1.3014	6,1		281
M40i 340 sDrive 2p Aut.	77.800	2.998	G	340	2	4.324	1.864	1.3014	7,1		281

BYD

byd.com/es

Dolphin	Euro NCAP: N.D.										
Dolphin Active	28.780	-	E	95	2	4.290	1.770	1.570	-		345
Dolphin Boost	29.480	-	E	177	2	4.290	1.770	1.570	-		345
Dolphin Comfort	34.480	-	E	204	2	4.290	1.770	1.570	-		345
Dolphin Design	36.480	-	E	294	2	4.290	1.770	1.570	-		345

Atto 3	Euro NCAP: N.D.										
Atto 3 Comfort	40.190	-	E	204	2	4.455	1.875	1.615	15,6		440
Atto 3 Design	36.480	-	E	294	2	4.455	1.875	1.615	15,6		440

Seal	Euro NCAP: N.D. ★★★★★										
Design	43.900	-	E	313	2	4.800	1.875	1.460	16,6		453
Excellence AWD	47.780	-	E	530	4	4.800	1.875	1.460	18,2		453

Seal U	Euro NCAP: N.D.										
EV Comfort	41.080	-	E	218	2	4.785	1.890	1.668	19,9		552
EV Design	44.580	-	E	218	2	4.800	1.875	1.460	20,5		552
DM-i PHEV Boost	34.990	1.498	H	218	2	4.785	1.890	1.668	0,9		425
DM-i PHEV Comfort	40.500	1.498	H	218	2	4.785	1.890	1.668	0,9		425
DM-i PHEV Design	41.990	1.498	H	325	2	4.785	1.890	1.668	1,2		425

Han	Euro NCAP: N.D.										
Han	69.990	-	E	218	4	4.955	1.910	1.495	18,5		410
Han Emerald Green Edition	74.000	-	E	517	4	4.955	1.910	1.495	18,5		410

Tang	Euro NCAP: N.D.										
Tang	69.990	-	E	517	4	4.870	1.950	1.725	23,8		440

CATERHAM

caterhampain.es

Seven	Euro NCAP: N.D.										
Serie K 1.6	31.320	1.588	G	116	2	3.380	1.575	1.115	7,9		-
Serie K 1.8 VWC0	40.730	1.795	G	141	2	3.380	1.575	1.115	8,8		-

CITROËN

citroen.es

AMI	Euro NCAP: N.D.										
AMI	7.790	-	E	8	2	2.410	1.390	-	-		-

C3	Euro NCAP: N.D.										
PureTech 100 You	14.990	1.199	G	100	2	4.015	1.755	1.577	5,6		310
PureTech 100 Max	19.200	1.199	G	100	2	4.015	1.755	1.577	5,6		310

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
--------	--------	------------	-------------	----------	----------	----------	---------	--------	---------------	--------------	--------------------

è-C3 You	22.590	-	E	113	2	4.015	1.755	1.577	17,1		310
è-C3 Max	27.290	-	E	113	2	4.015	1.755	1.577	17,4		310

C3 Aircross

Euro NCAP: N.D.



PureTech 100 You	18.990	1.199	G	100	2	4.395	1.795	1.660	6,2		460
PureTech 100 You Pack Plus	21.190	1.199	G	100	2	4.395	1.795	1.660	6,2		460
è-C3 Aircross You	25.280	-	E	113	2	4.395	1.795	1.660	18,1		460
è-C3 Aircross You Pack Plus	27.480	-	E	113	2	4.395	1.795	1.660	18,3		460
è-C3 Aircross Max	29.680	-	E	113	2	4.395	1.795	1.660	18,3		460

C4	Euro NCAP: ★★★★★										
1.2 PureTech 100 Live Pack	21.085	1.199	G	100	2	4.360	1.800	1.525	5,4		380
1.2 PureTech 130 Feel Pack	23.105	1.199	G	130	2	4.360	1.800	1.525	5,4		380
1.2 PureTech 130 Feel Pack EAT8	25.645	1.199	G	130	2	4.360	1.800	1.525	5,8		380
1.2 PureTech 130 C Series	23.965	1.199	G	130	2	4.360	1.800	1.525	5,8		380
1.2 PureTech 130 Shine	24.695	1.199	G	130	2	4.360	1.800	1.525	5,4		380
1.2 PureTech 130 Shine EAT8	27.435	1.199	G	130	2	4.360	1.800	1.525	5,8		380
e-C4 eléctrico Feel Pack	35.845	-	E	136	2	4.360	1.800	1.525	16,6		380
e-C4 eléctrico C Series	35.855	-	E	136	2	4.360	1.800	1.525	16,6		380
e-C4 eléctrico Shine	36.985	-	E	136	2	4.360	1.800	1.525	16,6		380
e-C4 eléctrico 54 kWh Shine 156 CV	38.905	-	E	156	2	4.360	1.800	1.525	14,9		380

C4 X	Euro NCAP: ★★★★★										
1.2 PureTech 100 You	22.500	1.199	G	100	2	4.600	1.800	1.525	5,3		510
1.2 BlueHDi 130 Plus EAT8	28.450	1.499	D	130	2	4.600	1.800	1.525	4,9		510
1.2 BlueHDi 130 Max EAT8	30.700	1.499	D	130	2	4.600	1.800	1.525	4,9		510
1.2 Hybrid 136 e-DCS6 Plus	26.100	1.199	G	136	2	4.600	1.800	1.525	4,7		510
1.2 Hybrid 136 e-DCS6 Max	28.350	1.199	G	136	2	4.600	1.800	1.525	4,7		510
e-C4 X eléctrico 50 kWh You	34.040	-	E	136	2	4.600	1.800	1.525	15,0		510
e-C4 X eléctrico 54 kWh You	35.040	-	E	154	2	4.600	1.800	1.525	14,7		510
e-C4 X eléctrico 50 kWh Plus	35.490	-	E	136	2	4.600	1.800	1.525	15,0		510
e-C4 X eléctrico 54 kWh Plus	36.490	-	E	154	2	4.600	1.800	1.525	14,7		510
e-C4 X eléctrico 54 kWh Max	38.080	-	E	154	2	4.600	1.800	1.525	14,8		510

C5 Aircross	EuroNCAP: ★★★★★										
PureTech 130 Feel	28.530	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
PureTech 130 Feel Pack	30.545	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
PureTech 130 EAT8 Feel Pack	35.253	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
BlueHDi 130 EAT8 Feel Pack	35.095	1.499	D	131	2	4.500	1.840	1.654	5,2		580
Hybrid 180 EAT8 Feel Pack	41.635	1.598	G	180	2	4.500	1.840	1.654	1,4		460
PureTech 130 C Series	31.430	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
PureTech 130 EAT8 C Series	36.170	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
BlueHDi 130 EAT8 C Series	36.030	1.499	D	131	2	4.500	1.840	1.654	5,2		580
Hybrid 180 EAT8 C Series	41.010	1.598	G	180	2	4.500	1.840	1.654	1,4		460
PureTech 130 Shine Pack	33.795	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
PureTech 130 EAT8 Shine Pack	38.685	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
BlueHDi 130 EAT8 Shine Pack	38.545	1.499	D	131	2	4.500	1.840	1.654	5,2		580
Hybrid 225 Shine Pack	45.460	1.598	G	224	2	4.500	1.840	1.654	1,4		460
Mild Hybrid 130 Aut. You	33.357	1.199	G	136	2	4.500	1.840	1.654	5,2		580

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETADGT	CAPACIDAD MALETERO
1.5 BlueHDI 130 Bastille Aut.	33.450	1.499	D 130	2	4.118	1.791	1.534	4,7		350	
1.2 PureTech 130 Performance Aut.	32.400	1.199	G 130	2	4.118	1.791	1.534	6		350	
1.5 BlueHDI 130 Performance Aut.	34.050	1.499	D 130	2	4.118	1.791	1.534	4,7		350	
1.2 PureTech 130 Rivoli Aut.	35.300	1.199	G 130	2	4.118	1.791	1.534	6		350	
1.5 BlueHDI 130 Rivoli Aut.	36.950	1.499	D 130	2	4.118	1.791	1.534	4,7		350	
1.2 PureTech 130 Opera Aut.	38.800	1.199	G 130	2	4.118	1.791	1.534	6		350	
1.5 BlueHDI 130 Opera Aut.	40.450	1.499	D 130	2	4.118	1.791	1.534	4,7		350	
E-Tense 156 Bastille Aut.	41.500	-	E 156	2	4.118	1.791	1.534	-		350	
E-Tense 156 Performance Line Aut.	42.100	-	E 156	2	4.118	1.791	1.534	-		350	
E-Tense 156 Rivoli Aut.	45.000	-	E 156	2	4.118	1.791	1.534	-		350	
E-Tense 156 Opera Aut.	48.500	-	E 156	2	4.118	1.791	1.534	-		350	

4	Euro NCAP: ★★★★★										
PureTech 130 EAT8 Bastille	33.300	1.199	G 131	2	4.400	1.830	1.470	6,0		439	
BlueHDI 130 EAT8 Bastille	34.550	1.499	D 130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439	
PureTech 130 EAT8 Performance Line	36.350	1.199	G 131	2	4.400	1.830	1.470	6,0		439	
BlueHDI 130 EAT8 Performance Line	37.600	1.499	D 130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439	
PureTech 130 EAT8 Performance Line+	40.100	1.199	G 131	2	4.400	1.830	1.470	6,0		439	
BlueHDI 130 EAT8 Performance Line+	41.350	1.499	D 130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439	
PureTech 130 EAT8 Trocadero	38.000	1.199	G 131	2	4.400	1.830	1.470	5,9		439	
Cross PureTech 130 EAT8 Trocadero	38.750	1.199	G 131	2	4.400	1.830	1.470	5,9		439	
Cross BlueHDI 130 EAT8 Trocadero	40.000	1.499	D 130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439	
PureTech 130 EAT8 Rivoli	41.550	1.199	G 131	2	4.400	1.830	1.470	6,0		439	
BlueHDI 130 EAT8 Rivoli	42.800	1.499	D 130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439	
PureTech 130 EAT8 Opera	46.550	1.199	G 131	2	4.400	1.830	1.470	6,0		439	
BlueHDI 130 EAT8 Opera	47.800	1.499	D 130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439	
E-TENSE 225 Trocadero	47.100	1.598	G 225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390	
E-TENSE 225 Rivoli	50.500	1.598	G 225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390	
E-TENSE 225 Performance Line	45.500	1.598	G 225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390	
E-TENSE 225 Performance Line+	49.100	1.598	G 225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390	
E-TENSE 225 Opera	55.700	1.598	G 225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390	
Cross E-TENSE 225 Trocadero	47.800	1.598	G 225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390	

7	Euro NCAP: ★★★★★										
1.5 BlueHDI 130 Bastille Aut.	42.800	1.499	D 130	2	4.595	1.906	1.631	5,5		555	
E-Tense 225 Bastille Aut.	51.500	1.598	G 225	2	4.570	1.895	1.620	1,2		555	
E-Tense 300 Bastille Aut. 4x4	56.500	1.598	G 300	4	4.570	1.895	1.620	1,2		555	
E-Tense 360 Performance Line Aut. 4x4	64.900	1.598	G 360	4	4.570	1.895	1.620	1,8		555	

9	Euro NCAP: ★★★★★										
----------	-------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--



E-Tense 250 Performance Line	64.300	1.598	G 250	2	4.934	1.855	1.460	1,0		510	
E-Tense 360 Performance Line 4x4	73.950	1.598	G 360	4	4.934	1.855	1.460	1,0		510	
E-Tense 250 Rivoli+	66.200	1.598	G 250	2	4.934	1.855	1.460	1,0		510	
E-Tense 360 Rivoli+ 4x4	75.850	1.598	G 360	4	4.934	1.855	1.460	1,0		510	
E-Tense 250 Opera Premiere	74.150	1.598	G 250	2	4.934	1.855	1.460	1,0		510	
E-Tense 360 Opera Premiere 4x4	83.850	1.598	G 360	4	4.934	1.855	1.460	1,0		510	

EVO drautomobiles.com/es

3	Euro NCAP: N.D.										
Evo 3 1.5 Gasolina	17.900	1.499	G 114	2	4.135	1.750	1.568	6,7		-	
Evo 3 1.5 GLP	19.400	1.499	G 108	2	4.318	1.750	1.568	4,7		-	

4	Euro NCAP: N.D.										
Evo 4 1.6 Gasolina	20.900	1.590	G 114	2	4.325	1.765	1.640	7,7		-	
Evo 4 1.6 GLP	21.900	1.590	G 106	2	4.325	1.765	1.640	5,2		-	

5	Euro NCAP: N.D.										
Evo 5 1.5 Turbo Gasolina	21.900	1.499	G 127	2	4.325	1.815	1.640	7,5		-	
Evo 5 1.5 Turbo GLP	22.700	1.499	G 120	2	4.325	1.815	1.640	5,2		-	

7	Euro NCAP: N.D.										
Evo 7 1.5 Turbo Gasolina 6 asientos	32.900	1.499	G 175	2	4.795	1.870	1.758	7,4		-	
Evo 7 1.5 Turbo Gasolina 7 asientos	32.900	1.499	G 175	2	4.795	1.870	1.758	7,4		-	
Evo 7 1.5 Turbo GLP 6 asientos	33.900	1.499	G 175	2	4.795	1.870	1.758	-		-	
Evo 7 1.5 Turbo GLP 7 asientos	33.900	1.499	G 175	2	4.795	1.870	1.758	-		-	

Cross 4	Euro NCAP: N.D.										
Evo Cross 4 2.0 Turbo Diésel pick-up	25.400	1.999	D 136	4	5.315	1.830	1.815	-		-	

FERRARI ferrari.it

296 GTB	Euro NCAP: N.D.										
296 GTB	279.055	2.992	G 829	2	4.565	1.958	1.187	6,4		-	

SF90	Euro NCAP: N.D.										
SF90 Stradale Coupé	489.725	3.990	G 1001	4	4.710	1.972	1.186	-		-	
SF90 Stradale Spider	545.025	3.990	G 1001	4	4.710	1.972	1.186	-		-	

12 Cilindri	Euro NCAP: N.D.										
12 Cilindri Coupé	412.141	6.496	G 830	2	4.733	-	1.292	-		270	
12 Cilindri Spider	486.646	6.496	G 830	2	4.733	-	1.292	-		-	

812 Competizione	Euro NCAP: N.D.										
812 Competizione	560.000	6.496	G 830	2	4.696	1.971	1.276	-		-	

F8 Tributo	Euro NCAP: N.D.										
-------------------	------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETADGT	CAPACIDAD MALETERO
F8 Tributo Coupé	338.077	3.902	G 721	2	4.611	1.979	1.206	-		-	
F8 Tributo Spider	361.000	3.902	G 721	2	4.611	1.979	1.206	-		-	

Portofino M Euro NCAP: N.D.

Portofino M	233.971	3.855	G 620	2	4.594	1.938	1.318	-		-	
-------------	---------	-------	-------	---	-------	-------	-------	---	--	---	--

Roma Euro NCAP: N.D.

Roma	220.000	3.855	G 620	2	4.656	1.974	1.301	-		272	
------	---------	-------	-------	---	-------	-------	-------	---	--	-----	--

Purosangue Euro NCAP: N.D.

Purosangue	430.000	6.496	G 725	4	4.973	2.028	1.589	-		473	
------------	---------	-------	-------	---	-------	-------	-------	---	--	-----	--

FIAT fiat.es

500 Euro NCAP: ★★★

1.0 Hybrid 70 Hatchback	16.500	999	G 70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185	
1.0 Hybrid 70 (RED) Hatchback	19.050	999	G 70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185	
1.0 Hybrid 70 DolceVita Hatchback	19.500	999	G 70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185	
1.0 Hybrid 70 Cabrio	19.500	999	G 70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185	
1.0 Hybrid 70 (RED) Cabrio	22.050	999	G 70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185	
1.0 Hybrid 70 DolceVita Cabrio	22.400	999	G 70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185	

500E Euro NCAP: ★★★★★

500E Berlina 95	29.900	-	E 95	2	3.632	1.683	1.527	-		185	
500E Berlina 118	33.900	-	E 118	2	3.632	1.683	1.527	-		185	
500E Berlina (RED) 95	30.400	-	E 95	2	3.632	1.683	1.527	-		185	
500E Berlina 118	34.400	-	E 118	2	3.632	1.683	1.527	-		185	
500E 3+1 118	35.900	-	E 118	2	3.632	1.683	1.527	-		185	
500E 3+1 La Prima By Bocelli 118	39.400	-	E 118	2	3.632	1.683	1.527	-		185	
500E Cabrio 95	32.900	-	E 95	2	3.632	1.683	1.527	-		185	
500E Cabrio 118	36.900	-	E 118	2	3.632	1.683	1.527	-		185	
500E Cabrio (RED) 95	32.900	-	E 95	2	3.632	1.683	1.527	-		185	
500E Cabrio (RED) 118	33.400	-	E 118	2	3.632	1.683	1.527	-		185	
500E Cabrio La Prima By Bocelli 118	40.400	-	E 118	2	3.632	1.683	1.527	-		185	

500X Euro NCAP: ★★★★★

1.0 Firefly Turbo 120 Club	23.850	999	G 120	2	4.264	1.796	1.600	5,8		350
1.6 Multijet 120 Club	27.300	1.598	D 130	2	4.269	1.796	1.600	5,0		350
1.5 Hybrid 130 Club Auto.	29.100	1.468	G 130	2	4.264	1.796	1.600	5,3		350
1.0 Firefly Turbo 120 Cross	25.500	999	G 120	2	4.264	1.796	1.600	5,8		350
1.6 Multijet 120 Cross	28.950	1.598	D 130	2	4.269	1.796	1.600	5,0		350
1.5 Hybrid 130 Cross Auto.	30.750	1.468	G 130	2	4.264	1.796	1.600	5,3		350
1.0 Firefly Turbo 120 Club	26.500	999	G 120	2	4.264	1.796	1.600	5,8		350
1.5 Hybrid 130 Club Auto.	31.750	1.468	G 130	2	4.264	1.796	1.600	5,3		350

e:Ny1		Euro NCAP: N.D.									
Advance	52.400	-	E	204	2	4.387	1.790	1.584	18,2		361
Elegance	55.400	-	E	204	2	4.387	1.790	1.584	18,2		344
HR-V		Euro NCAP: ★★★★★									
1.5 i-MMD Elegance	32.060	1.498	G	131	2	4.340	1.790	1.582	5,4		335
1.5 i-MMD Advance	34.560	1.498	G	131	2	4.340	1.790	1.582	5,4		335
1.5 i-MMD Advance Style	37.060	1.498	G	131	2	4.340	1.790	1.582	5,4		320
Jazz		Euro NCAP: ★★★★★									
Jazz Crosstar Advance e-HEV	30.250	1.498	H	122	2	4.089	1.694	1.526	4,5		304

i10	Euro NCAP: ★★★★★										
1.2 MPI 84 4 plazas Essence	14.950	1.248	G	87	2	3.665	1.660	1.500	5,1		252
1.2 MPI 84 5 plazas Essence	16.440	1.248	G	87	2	3.665	1.660	1.500	5,1		252

A blue Hyundai i20 car is shown from a front three-quarter view. The car is parked on a light-colored surface against a dark background. It features a prominent front grille with the Hyundai logo, headlights, and alloy wheels. The car is a five-door hatchback model.

1.2 MPI 84 Essence Sp	14.490	1.197	G	84	2	4.040	1.750	1.450	5,3		352
1.2 MPI 84 Klass Sp	16.165	1.197	G	84	2	4.040	1.750	1.450	5,3		352
1.0 T-GDi 48V Essence	16.740	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,1		352
1.0 T-GDi Klass	17.165	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,3		352
1.0 T-GDi 48V Klass	18.415	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,1		352
1.0 T-GDi 48V Klass 7DCT	19.405	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,1		352
1.0 T-GDi 48V Terno 7DCT	21.455	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,2		352
1.0 T-GDi 120 48V Style 7DCT	24.055	998	G	120	2	4.040	1.750	1.450	5,3		352
N 1.6 T-GDi	27.490	1.591	G	204	2	4.075	1.750	1.440	-		352

1.5 DFI 110 Essence	17.770	1.498	G	110	2	4.340	1.795	1.455	6.1		395
1.0 TGD i 120 Essence	18.770	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5.4		395
1.0 TGD i 120 Klass	19.875	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5.5		395
1.0 TGD i 120 48V Klass	20.125	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5.3		395
1.6 CRDi 116 Klass	20.725	1.598	D	116	2	4.340	1.795	1.455	4.6		395
1.0 TGD i 120 48V Klass 7DCT	21.225	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5.3		395
1.6 CRDi 116 Klass 7DCT	21.825	1.598	D	116	2	4.340	1.795	1.455	4.7		395
1.0 TGD i 120 48V N-Line	22.575	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5.4		395
1.6 CRDi 116 48V Klass	22.775	1.598	D	136	2	4.340	1.795	1.455	4.6		395
1.5 TGD i 160 48V N-Line	24.775	1.482	G	160	2	4.340	1.795	1.455	6.3		395
1.6 CRDi 116 48V N-Line	25.275	1.598	D	136	2	4.340	1.795	1.455	4.6		395
1.5 TGD i 160 48V N-Line 7DCT	25.875	1.482	G	160	2	4.340	1.795	1.455	6.1		395
N 2.0 T-GDI 280	38.000	1.998	G	280	2	4.340	1.795	1.444	8.0		381
N 2.0 T-GDI 280 8DCT	41.000	1.998	G	280	2	4.340	1.795	1.444	8.4		381
CW 1.0 TGD i 120 Klass	19.865	998	G	120	2	4.585	1.795	1.465	5.5		602
CW 1.0 TGD i 120 48V Klass	20.915	998	G	120	2	4.585	1.795	1.465	5.2		602
CW 1.6 CRDi 116 Klass	21.515	1.598	D	116	2	4.585	1.795	1.465	4.6		602
CW 1.0 TGD i 120 48V Klass 7DCT	22.015	998	G	120	2	4.585	1.795	1.465	5.3		602
CW 1.6 TGD i 120 48V N-Line	23.365	998	G	120	2	4.585	1.795	1.465	5.4		602
CW 1.6 CRDi 136 48V Klass	23.565	1.598	D	136	2	4.585	1.795	1.465	4.6		602
CW 1.6 CRDi 116 48V N-Line	26.065	1.598	D	136	2	4.585	1.795	1.465	4.6		602
CW 1.5 TGD i 160 48V N-Line 7DCT	26.265	1.482	G	160	2	4.585	1.795	1.465	6.1		602
Fastback 1.0 TGD i 120 Essence	18.660	998	G	120	2	4.455	1.795	1.425	5.4		450
Fastback 1.0 TGD i 120 48V Klass	22.015	998	G	120	2	4.455	1.795	1.425	5.2		450
Fastback 1.0 TGD i 120 48V Klass 7DCT	23.115	998	G	120	2	4.455	1.795	1.425	5.3		450
Fastback 1.6 CRDi 136 48V Klass	23.665	1.598	D	136	2	4.455	1.795	1.425	4.5		450
Fastback 1.5 TGD i 160 48V N-Line	26.265	1.482	G	160	2	4.455	1.795	1.425	6.2		450
Fastback 1.6 CRDi 136 48V Terno 7DCT	27.265	1.598	D	136	2	4.455	1.795	1.425	4.7		450
Fastback i 1.5 TGD i 48V N-Line X 7DCT	30.265	1.482	G	160	2	4.455	1.795	1.425	6.1		450
Fastback N 2.0 T-GDI 280 8DCT	41.450	1.998	G	280	2	4.455	1.795	1.425	8.4		450

1.2 MPI Essence	16.490	1.197	G	84	2	4.180	1.775	1.490	5,6		411
1.0 T-GDI 100 Essence	17.490	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,4		411
1.2 MPI Maxx	18.565	1.197	G	84	2	4.180	1.775	1.490	5,6		411
1.0 T-GDI 100 Maxx	19.565	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,5		411
1.0 T-GDI 100 48V Maxx	20.415	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411
1.0 T-GDI 100 48V Maxx 7DCT	20.905	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411
1.0 T-GDI 100 Tecno	21.565	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411
1.0 T-GDI 100 48V Tecno	22.815	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411
1.0 T-GDI 120 48V Style 7DCT	25.120	998	G	120	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411

151 bat 53 kWh RWD Light	49.620	-	E	151	2	4.855	1.880	1.495	13,9		446
228 bat 77 kWh RWD Star	58.010	-	E	228	2	4.855	1.880	1.495	14,3		446
325 bat 77 kWh AWD Energy	66.360	-	E	325	4	4.855	1.880	1.495	16,9		416

170 bat 58 kWh RWD Light	42.410	-	€	170	2	4.635	1.890	1.605	16,7		588
218 bat 73 kWh RWD Light	45.110	-	€	218	2	4.635	1.890	1.605	19,0		588
218 bat 73 kWh RWD Star	50.610	-	€	218	2	4.635	1.890	1.605	19,0		588

218 bat 73 kWh RWD Energy	54.710	-	E	218	2	4.635	1.890	1.605	19,0		588
306 bat 73 kWh AWD Energy	57.810	-	E	306	2	4.635	1.890	1.605	-		555
N 84 kWh AWD	78.000	-	E	650	2	4.635	1.890	1.605	21,2		480

1.0 TGD 120 Klass	23.590	998	G 120	2	4.205	1.800	1.565	5,8		374
1.0 TGD 120 48V Maxx	24.790	998	G 120	2	4.205	1.800	1.565	5,6		374
1.0 TGD 120 48V Tecno	27.040	998	G 120	2	4.205	1.800	1.565	5,6		374
1.0 TGD 120 48V N Line	28.740	998	G 120	2	4.205	1.800	1.565	5,6		374
1.0 TGD 120 7DCT Maxx	24.790	998	G 120	2	4.205	1.800	1.565	6,0		374
1.6 GDi HEV 141 6DCT Maxx	29.290	1.580	H 141	2	4.205	1.800	1.565	4,9		374
1.6 GDi HEV 141 6DCT Tecno	31.540	1.580	H 141	2	4.205	1.800	1.565	4,9		374
1.6 GDi HEV 141 6DCT Style Sky	34.890	1.580	H 141	2	4.205	1.800	1.565	4,9		374
Electrico 136 Maxx	37.850	-	E 136	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Electrico 136 Tecno	41.250	-	E 136	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Electrico 204 Maxx	37.850	-	E 204	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Electrico 204 Tecno	41.250	-	E 204	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Electrico 204 Style	48.850	-	E 204	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332

A white Opel Mokka is shown from a front-three-quarter view, parked on a gravel path. The car features a modern design with a black grille, LED headlights, and a license plate that reads '3896 WHY'. The background consists of a rocky, hilly landscape with some greenery.

1.0 T-GDi Maxx	28.490	998	G	120	2	4.350	1.825	1.585	5,7		466
1.0 T-GDi 48V Maxx	29.740	998	G	120	2	4.350	1.825	1.585	5,5		466
1.6 GDi HEV DCT Maxx	32.040	1.580	H	141	2	4.350	1.825	1.585	4,5		466
1.6 T-GDi DCT N-Line	28.490	1.598	G	198	2	4.385	1.825	1.585	6,4		466

Electric FCEV 163 Style Sp Aut.	69,000	-	G	163	2	4.670	1.860	1.640	-		461
---------------------------------	--------	---	---	-----	---	-------	-------	-------	---	---	-----

2.0 CRDi 150 Essence Sp 7plz S/S	34.900	1.995	D 150	2	4.770	1.890	1.680	-		547
2.2 CRDi 200 Klass Sp 7plz S/S	39.900	2.199	D 200	2	4.770	1.890	1.680	-		547
2.2 CRDi 200 Klass Sp 7plz S/S Aut.	42.100	2.199	D 200	2	4.770	1.890	1.680	-		547
2.4 Gdi 184 Tecno 4x4 Sp 7plz S/S Aut.	50.150	2.360	G 185	4	4.770	1.890	1.680	-		547

Staria Style 2.2 CRDI AT 7 plazas	52.990	2.199	D	177	2	5.253	1.997	1.990	8,7	461
Staria Tecno 2.2 CRDI AT 9 plazas	54.990	2.199	D	177	2	5.253	1.997	1.990	8,7	461
Staria Maxx 2.2 CRDI AT 9 plazas	62.990	2.199	D	177	2	5.253	1.997	1.990	8,7	461

1.6 T-GDi 150 Klass	27.400	1.598	G 150	2	4.500	1.865	1.650	6,7		620
1.6 CRDi 115 Klass	29.000	1.598	D 115	2	4.500	1.865	1.650	5,3		620
1.6 T-GDi 150 Maxxx 48V	31.700	1.598	G 150	2	4.500	1.865	1.650	6,5		620
Hibrido 1.6 T-GDi HEV 230 Maxxx 6AT	34.950	1.598	G 230	2	4.500	1.865	1.650	5,6		616
1.6 CRDi 136 Maxxx 48V DCT	35.050	1.598	D 136	2	4.500	1.865	1.650	5,3		546
1.6 CRDi 136 Maxxx 48V DCT 4x4	38.550	1.598	D 136	2	4.500	1.865	1.650	5,8		546
1.6 CRDi 136 Terno 48V DCT	39.500	1.598	D 136	2	4.500	1.865	1.650	5,4		546
Hibrido 1.6 T-GDi HEV 230 Terno 6AT	39.640	1.598	G 230	2	4.500	1.865	1.650	5,7		616
1.6 T-GDi 180 Style 48V DCT 4x4	44.750	1.598	G 180	4	4.500	1.865	1.650	7,1		577
Hibrido 1.6 T-GDi HEV 230 Style 6AT 4x4	47.150	1.598	G 230	4	4.500	1.865	1.650	6,4		616
PHEV 1.6 T-GDi 265 4x4 Maxxx	39.790	1.598	G 265	4	4.500	1.865	1.650	1,4		558
PHEV 1.6 T-GDi 265 4x4 Style	48.590	1.598	G 265	4	4.500	1.865	1.650	1,4		558

Grenadier	Euro NCAP: ★★★★★											
UW 3.0 Turbo Gasolina 2 plazas	73.243	2.998	G	286	4	4.896	1.930	2.036	12,9		-	
UW 3.0 Turbo Diesel 2 plazas	73.243	2.993	D	249	4	4.896	1.930	2.036	10,1		-	
UW 3.0 Turbo Gasolina 5 plazas	74.243	2.998	G	286	4	4.896	1.930	2.036	12,9		-	
UW 3.0 Turbo Diesel 5 plazas	74.243	2.993	D	249	4	4.896	1.930	2.036	10,1		-	
SW 3.0 Turbo Gasolina Fieldmaster Ed.	93.930	2.998	G	286	4	4.896	1.930	2.036	12,9		-	
SW 3.0 Turbo Diesel Fieldmaster Ed.	93.930	2.993	D	249	4	4.896	1.930	2.036	10,1		-	
SW 3.0 Turbo Gasolina Trialmaster Ed.	93.930	2.998	G	286	4	4.896	1.930	2.036	12,9		-	
SW 3.0 Turbo Diesel Trialmaster Ed.	93.930	2.993	D	249	4	4.896	1.930	2.036	10,1		-	
QM 3.0 Turbo Gasolina	73.943	2.998	G	286	4	4.896	1.930	2.036	12,9		-	
QM 3.0 Turbo Diesel	73.493	2.993	D	249	4	4.896	1.930	2.036	10,1		-	

E-Pace	Euro NCAP: ★★★★★									
2.0D 163	40.950	1.999	D	163	2	4.395	1.984	1.649	6.0	470
1.5 MHEV 160	42.250	1.498	G	160	2	4.395	1.984	1.649	8.0	470
2.0D 163 R-Dynamic	43.500	1.999	D	163	2	4.395	1.984	1.649	6.0	470
1.5 MHEV 160 R-Dynamic	44.900	1.498	G	160	2	4.395	1.984	1.649	8.0	470
2.0 MHEV 163 AWD Auto	48.350	1.999	D	163	4	4.395	1.984	1.649	6.4	470
2.0 MHEV 200 AWD Auto	50.400	1.998	G	200	4	4.395	1.984	1.649	8.8	470
2.0D MHEV 204 AWD Auto	52.200	1.999	D	200	4	4.395	1.984	1.649	6.5	470
2.0 MHEV 250 AWD Auto	55.050	1.998	G	250	4	4.395	1.984	1.649	8.8	470
2.0 MHEV 300 AWD Auto Sport	74.000	1.998	G	300	4	4.395	1.984	1.649	9.1	470
1.5 PHEV 309 AWD Auto R-Dynamic S	58.000	1.498	G	309	4	4.395	1.984	1.649	2.0	470
1.5 PHEV 309 AWD Auto R-Dynamic MSE	65.350	1.498	G	309	4	4.395	1.984	1.649	2.0	470

2.0 i4 250 Pure AWD Sp Aut.	60.410	1.997	G	250	4	4.731	2.071	1.666	7.5		650
2.0 i4 300 Pure AWD Sp Aut.	64.260	1.997	G	300	4	4.731	2.071	1.666	7.9		650
2.0Li i4D 163 Pure Sp	49.420	1.999	D	163	2	4.731	2.071	1.666	5.3		650
2.0Li i4D 180 Prestige AWD Sp Aut.	61.570	1.999	D	180	4	4.731	2.071	1.666	5.7		650
2.0Li i4D 180 Pure Sp Aut.	52.710	1.999	D	180	2	4.731	2.071	1.666	5.5		650
2.0Li i4D 240 Pure AWD Sp Aut.	62.290	2.993	D	240	4	4.731	2.071	1.666	6.3		650
3.0Li TDV6 300 Pure AWD Sp Aut.	68.840	2.993	D	300	4	4.731	2.071	1.666	6.3		650
5.0 V8 550 SVR AWD Sp Aut.	117.640	5.000	G	551	4	4.737	2.071	1.670	11.9		650

Coupe P300 Aut. R-Dynamic	82.600	1.998	G	300	2	4.482	1.923	1.311	9,4		310
Coupe P450 V6 Aut. RWD	120.600	2.995	G	450	2	4.482	1.923	1.311	10,4		310
Coupe P450 V6 Aut. AWD	106.900	2.995	G	450	4	4.482	1.923	1.311	10,6		310
Coupe 5.0 V8 P575 AWD Aut.	153.500	5.000	G	575	4	4.475	1.923	1.311	10,5		310
Convertible P300 Aut. R-Dynamic	91.100	1.998	G	300	2	4.482	1.923	1.311	9,5		310
Convertible P450 V6 Aut. RWD	129.100	2.995	G	450	2	4.482	1.923	1.311	10,4		310
Convertible P450 V6 Aut. AWD	136.300	2.995	G	450	4	4.482	1.923	1.311	10,6		310
Convertible 5.0 V8 P575 AWD Aut.	162.000	5.000	G	575	4	4.475	1.923	1.311	10,5		310

S EV400 90kWh AWD 5p Aut.	81.400	-	E 400 4	4.682	1.895	1.565	-		656
SE EV400 90kWh AWD 5p Aut.	89.800	-	E 400 4	4.682	1.895	1.565	-		656
HSE EV400 90kWh AWD 5p Aut.	96.000	-	E 400 4	4.682	1.895	1.565	-		656
Black EV400 90kWh AWD 5p Aut.	87.500	-	E 400 4	4.682	1.895	1.565	-		656

2.0D Auto MHEV S	54.400	1.997	D	204	2	4.678	1.850	1.410	4,9		291
2.0D Auto MHEV R-Dynamic Black	55.750	1.997	D	204	2	4.678	1.850	1.410	5,2		291
2.0 Auto S	55.650	1.998	D	250	2	4.678	1.850	1.410	7,9		291
2.0 Auto R-Dynamic Black	57.050	1.998	D	250	2	4.678	1.850	1.410	8,2		291
2.0D Auto MHEV R-Dynamic HSE	63.000	1.997	D	204	2	4.678	1.850	1.410	5,2		291
2.0 Auto R-Dynamic HSE	64.650	1.998	D	250	2	4.678	1.850	1.410	8,2		291

2.0D 204 MHEV Auto R-Dynamic S	61.299	1.997	D	204	2	4.962	1.982	1.456	5,0		344
2.0D 204 MHEV Auto R-Dynamic HSE	70.800	1.997	D	204	2	4.962	1.982	1.456	5,3		344
2.0D 204 MHEV Auto R-Dynamic Black	68.950	1.997	D	204	2	4.962	1.982	1.456	5,0		344
2.0 250 Auto R-Dynamic Black	70.150	1.997	q	250	2	4.962	1.982	1.456	8,4		344
Sportbrake 2.0D MHEV Auto R Dyn-SE	71.800	1.997	D	204	2	4.964	1.982	1.494	5,5		563
Sportbrake 2.0 250 Auto R-Dynamic S	62.500	1.998	G	250	2	4.964	1.982	1.456	8,5		563
Sportbrake 2.0 250 Auto R-Dyn. HSE	72.250	1.998	G	250	2	4.964	1.982	1.456	8,5		563

JEEP jeep.es



1.2 Turbo 100 CV	23.300	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,5		380
1.2 Turbo 100 CV Longitude	24.500	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,5		380
1.2 Turbo 100 CV Altitude	26.200	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,6		380
1.2 Turbo 100 CV Summit	28.700	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,5		380
BEV Longitude	38.500	-	E	156	2	4.080	1.776	1.528	154		355
BEV Altitude	40.500	-	E	156	2	4.080	1.776	1.528	154		355
BEV Summit	42.500	-	E	156	2	4.080	1.776	1.528	154		355
1.2 Turbo 100 CV E-Hybrid Longitude	25.900	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5		380
1.2 Turbo 100 CV E-Hybrid Altitude	27.900	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5		380
1.2 Turbo 100 CV E-Hybrid Summit	30.400	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5		380

1.3 GSE T4 Longitude	36.350	1.332	G	130	2	4.394	1.819	1.624	6.7		438
1.6 MJet 130 Longitude	37.150	1.598	D	120	2	4.394	1.819	1.624	5.2		438
1.5 e-Hybrid DDCT Longitude	38.950	1.468	G	130	2	4.394	1.819	1.624	5.6		424
1.5 e-Hybrid DDCT Limited	42.200	1.468	G	130	2	4.394	1.819	1.624	5.9		424
4xe 1.3 PHEV AWD 240 Limited	48.400	1.332	G	239	4	4.394	1.819	1.647	1.8		420
4xe 1.3 PHEV AWD 240 Trailhawk	51.550	1.332	G	239	4	4.394	1.819	1.647	2.0		420
4xe 1.3 PHEV AWD 240 S	52.550	1.332	G	239	4	4.394	1.819	1.647	1.9		420

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Renegade	Euro NCAP: ★★★★★										
1.0 Turbo 120 Sport 4x2	26.660	999	G	120	2	4.236	1.805	1.667	6,4		351
1.6 MJet 130 4x2 Limited	31.300	1.598	D	130	2	4.232	1.804	1.664	5,1		351
1.5 e-Hybrid DDCT Night Eagle	32.700	1.468	G	130	2	4.236	1.805	1.667	5,8		351
1.5 e-Hybrid DDCT Limited	33.600	1.468	G	130	2	4.236	1.805	1.667	5,8		351
4xe Limited 190	40.900	1.332	G	190	4	4.232	1.804	1.689	2,0		330
4xe Trailhawk 240	42.900	1.332	G	239	4	4.232	1.804	1.689	2,1		330
Wrangler	Euro NCAP: N.D.										
Sahara 4xe 2.0 ATX 4WD PHEV	73.100	1.995	G	381	4	4.882	1.894	1.838	3,5		533
Rubicon 4xe 2.0 ATX 4WD PHEV	75.100	1.995	G	381	4	4.882	1.894	1.838	4,1		533
Grand Cherokee	Euro NCAP: N.D.										
4xE Exclusive Limited	79.955	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,8		533
4xE Trailhawk	84.755	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,9		533
4xE Overland	88.115	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,9		533
4xE Summit Reserve	96.275	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,6		533

KGM kgm.com.es											
Korando	Euro NCAP: N.D.										
1.5 G15T 163 Limited 4x4 Sp S/S Aut.	32.900	1.497	G	163	4	4.450	1.870	1.629	8,7		551
1.5 G15T 163 Line Sp S/S	20.750	1.497	G	163	2	4.450	1.870	1.629	7,5		551
1.5 G15T 163 Urban Sp S/S Aut.	26.000	1.497	G	163	2	4.450	1.870	1.629	7,9		551
1.6 D16T 136 Urban Sp S/S	25.500	1.597	D	136	2	4.450	1.870	1.629	5,7		551
1.6 D16T 136 Urban Sp S/S Aut.	27.600	1.597	D	136	2	4.450	1.870	1.629	6,1		551
1.6 D16T 163 Limited 4x4 Sp Aut.	34.750	1.597	D	136	4	4.450	1.870	1.629	6,8		551
Rexton	Euro NCAP: N.D.										
D22 DTR Pro 7 plazas	39.200	2.157	D	202	2	4.850	1.960	1.825	7,7		641
D22 DTR Limited 7 plazas	43.800	2.157	D	202	2	4.850	1.960	1.825	7,7		641
D22 DTR Premium 7 plazas	51.800	2.157	D	202	2	4.850	1.960	1.825	7,7		641
Torres	Euro NCAP: N.D.										



G15T 4X2 Trend	32.000	1.497	G	163	2	4.700	1.890	1.720	7,9		599
G15T 4X2 Life	34.500	1.497	G	163	2	4.700	1.890	1.720	7,9		599
G15T 4X2 Trend GLP	32.000	1.497	G	163	2	4.700	1.890	1.720	-		463
G15T 4X2 Life AT	37.000	1.497	G	163	2	4.700	1.890	1.720	8,5		599
G15T 4X4 Adventure AT	41.500	1.497	G	163	4	4.700	1.890	1.720	9,1		599
G15T 4X4 Adventure AT GLP	44.250	1.497	G	163	4	4.700	1.890	1.720	-		463
Tivoli	Euro NCAP: ★★★★★										
G12T 128 Line	17.100	1.197	G	128	2	4.225	1.810	1.613	6,7		427
G15 163 Line	17.500	1.497	G	163	2	4.225	1.810	1.613	7,2		427
G15 163 Urban Aut.	21.500	1.497	G	163	2	4.225	1.810	1.613	7,7		427
D16 136 Limited Aut.	27.000	1.597	D	136	2	4.225	1.810	1.613	6		427
D16 136 Urban	22.500	1.597	D	136	2	4.225	1.810	1.613	5,6		427
Tivoli Grand	Euro NCAP: ★★★★★										
G15T 4x2 Line	17.900	1.497	G	163	2	4.480	1.810	1.613	7,2		574
G15T 4x2 Limited Auto.	25.000	1.497	G	163	2	4.480	1.810	1.613	7,8		574

KIA kia.es											
Ceed	Euro NCAP: ★★★★★										
1.0 T-GDi 100 Concept	16.750	998	G	100	2	4.315	1.800	1.447	5,2		395
1.0 T-GDi 120 Concept	18.630	998	G	120	2	4.315	1.800	1.447	5,2		395
1.0 T-GDi 120 MHEV Drive DCT	21.312	998	G	120	2	4.315	1.800	1.447	5,4		395
1.6 CRDi MHEV 136 Concept iMT	21.380	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5		357
1.0 T-GDi 100 Tech Sp ISG	20.402	998	G	100	2	4.315	1.800	1.447	5,2		395
1.0 T-GDi 120 Tech	21.410	998	G	120	2	4.315	1.800	1.447	5,6		395
1.6 CRDi MHEV 136 Drive	22.830	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5		357
1.5 T-GDi MHEV 160 Tech DCT	24.630	1.482	G	160	2	4.315	1.800	1.447	5,7		357
1.6 CRDi MHEV 136 Tech iMT	25.028	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5		357
1.6 CRDi MHEV 136 Tech DCT	25.400	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,7		357
1.6 CRDi MHEV 136 GT Line iMT	26.360	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5		357
1.5 T-GDi MHEV 160 GT Line DCT	27.040	1.482	G	160	2	4.315	1.800	1.447	5,7		357
1.6 CRDi MHEV 136 GT Line DCT	27.810	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,8		357
1.6 T-GDi 204 GT DCT	29.590	1.591	G	204	2	4.325	1.800	1.442	6,8		395
Tourer 1.0 T-GDi 120 Concept	18.085	998	G	120	2	4.600	1.800	1.465	5,3		625
Tourer 1.0 T-GDi MHEV 120 Drive DCT	22.270	998	G	120	2	4.600	1.800	1.465	5,5		512
Tourer 1.6 CRDi MHEV 136 Concept iMT	22.380	1.598	D	136	2	4.600	1.800	1.465	4,5		512
Tourer 1.0 T-GDi MHEV 120 Tech DCT	24.450	998	G	120	2	4.600	1.800	1.465	5,6		512
Tourer 1.5 T-GDi MHEV 160 Tech DCT	25.590	1.482	G	160	2	4.600	1.800	1.465	5,7		625
Tourer 1.6 PHEV eDrive	29.180	1.580	G	141	2	4.600	1.800	1.465	1,3		437
e-Soul	Euro NCAP: N.D.										
Electric 136 Concept Sp Aut.	36.225	-	E	136	2	4.220	1.825	1.605	-		315
Electric 204 Drive (Long Range) Sp Aut.	42.725	-	E	204	2	4.220	1.825	1.605	-		315
Niro	Euro NCAP: ★★★★★										
1.6 HEV Concept	28.022	1.580	H	141	2	4.420	1.825	1.545	4,4		451



1.6 HEV Drive	31.722	1.580	H	141	2	4.420	1.825	1.545	4,4		451
1.6 HEV Emotion	34.222	1.580	H	141	2	4.420	1.825	1.545	4,6		451
1.6 PHEV Concept	36.738	1.580	H	183	2	4.420	1.825	1.545	0,8		348
1.6 PHEV Drive	40.438	1.580	H	183	2	4.420	1.825	1.545	0,8		348
1.6 PHEV Emotion	42.938	1.580	H	183	2	4.420	1.825	1.545	0,8		348

e-Niro	Euro NCAP: ★★★★★										
Concept 65 kWh	41.435	-	E	204	2	4.420	1.825	1.545	15,9		495
Drive 65 kWh	45.135	-	E	204	2	4.420	1.825	1.545	15,9		495
Drive 65 kWh	48.135	-	E	204	2	4.420	1.825	1.545	15,9		495

Picanto	Euro NCAP: ★★★★★										
1.0 DPI 67 Concept	11.279	998	G	67	2	3.595	1.595	1.485	5,1		255
1.0 DPI 67 GT Line	13.442	998	G	67	2	3.595	1.595	1.485	5,2		255
1.2 DPI 84 GT Line	13.493	1.197	G	84	2	3.595	1.595	1.485	5,3		255
1.0 DPI 67 AMT GT Line	14.343	998	G	67	2	3.595	1.595	1.485	5,3		255
1.2 DPI 84 AMT GT Line	14.843	1.197	G	84	2	3.595	1.595	1.485	5,5		255
1.0 T-GDi 100 GT Line	15.342	998	G	100	2	3.595	1.595	1.485	5,2		255

ProCeed	Euro NCAP: ★★★★★										
1.0 T-GDi 120 GT Line	26.855	998	G	120	2	4.605	1.800	1.422	5,8		594
1.5 T-GDi MHEV 160 GT Line DCT	30.305	1.482	G	160	2	4.605	1.800	1.422	5,7		594
1.6 T-GDi 204 GT DCT	33.080	1.591	G	204	2	4.605	1.800	1.422	6,8		594

Rio	Euro NCAP: ★★★★★										
1.2 DPI 84 Concept	13.046	1.197	G	84	2	4.065	1.725	1.450	5,8		325
1.0 T-GDi MHEV iMT 100 Concept	15.296	999	G	100	2	4.065	1.725	1.450	5,1		325
1.2 DPI 84 Drive	15.396	1.197	G	84	2	4.065	1.725	1.450	5,8		325
1.0 T-GDi MHEV iMT 100 Drive	17.646	999	G	100	2	4.065	1.725	1.450	5,1		325
1.0 T-GDi MHEV iMT 120 Drive	18.196	999	G	120	2	4.065	1.725	1.450	5,4		325
1.0 T-GDi MHEV iMT 100 GT Line	18.846	999	G	100	2	4.065	1.725	1.450	5,5		325
1.0 T-GDi MHEV iMT 120 Drive DCT	19.296	999	G	120	2	4.065	1.725	1.450	5,4		325
1.0 T-GDi MHEV iMT 120 GT Line DCT	20.496	999	G	120	2	4.065	1.725	1.450	5,4		325



1.6 T-GDi HEV Drive 4x2 DCT	45.660	1.598	H	215	2	4.810	1.900	1.695	6,6		187
1.6 T-GDi HEV Emotion 4x2 DCT	50.660	1.598	H	215	2	4.810	1.900	1.695	6,7		187
1.6 T-GDi HEV Emotion 4x4 DCT	55.170	1.598	H	215	4	4.810	1.900	1.695	7		187
2.2 CRDi Drive DCT 4x2	48.376	2.151	D	193	2	4.810	1.900	1.695	5,9		187
2.2 CRDi Emotion DCT 4x2	53.796	2.151	D	193	2	4.810	1.900	1.695	6,4		187
2.2 CRDi Emotion DCT 4x4	55.896	2.151	D	193	4	4.810	1.900	1.695	6,6		187
1.6 T-GDi PHEV Drive 4x4	55.173	1.598	H	252	4	4.810	1.900	1.695	1,6		175
1.6 T-GDi PHEV Emotion 4x4	59.223	1.598	H	252	4	4.810	1.900	1.695	1,6		175

Una publicación de

GRUPO V

www.grupov.es

FERNANDO ALONSO

EDICIÓN **Altagama**
COLECCIONISTA coches



**NUEVO
ESPECIAL
YA EN TU
KIOSCO**



crypto.com

cognizant

aramco

JCB



SentinelOne

PERONI
NASTRO AZZURRO
0.0%

- TODA SU TRAYECTORIA
- ASÍ PILOTA ALONSO
- SUS GRANDES RIVALES
- TODOS LOS COCHES QUE HA PILOTADO
- COMPAÑEROS DE EQUIPO
- LOS CASCOS DE ALONSO
- VICTORIAS EN LE MANS
- FIGURAS CLAVE EN SU CARRERA
- RÉCORDS Y ESTADÍSTICAS
- MUSEO FERNANDO ALONSO

EL ESPECIAL MÁS COMPLETO JAMÁS PUBLICADO SOBRE FERNANDO ALONSO

EN FORMATO DE LUJO

TODA LA TRAYECTORIA DE FERNANDO ALONSO

LLAMA AL 91 662 21 37 • TIENDA@GRUPOV.ES • WWW.GRUPOV.ES

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETADGT	CAPACIDAD MALETERO
90 X-DYNAMIC HSE D250 AWD 3p	92.700	2.996	D	249	4	4.323	1.996	1.974	8,6		297
90 XS EDITION D250 AWD 3p	94.399	2.996	D	249	4	4.323	1.996	1.974	8,6		297
90 SE P400 AWD 3p	91.200	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 X-DYNAMIC SE P400 AWD 3p	96.249	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 X-DYNAMIC HSE P400 AWD 3p	103.499	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 XS EDITION P400 AWD 3p	99.850	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 75TH LIMITED ED. P400 AWD 3p	126.500	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 X P400 AWD 3p	126.500	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 V8 AWD 3p	154.300	5.000	G	525	4	4.323	1.996	1.974	14,6		297
90 V8 CARPATHIAN EDITION AWD 3p	162.850	5.000	G	525	4	4.323	1.996	1.974	14,6		297
110 SE D250 AWD Sp	87.250	2.996	D	249	4	4.758	1.996	1.967	8,7		857
110 P400e AWD Sp	79.500	1.997	H	404	4	4.758	1.996	1.967	2,6		670
110 SE P400 AWD Sp	98.150	2.996	G	400	4	4.758	1.996	1.967	11,5		857
110 V8 AWD Sp	158.750	5.000	G	525	4	4.758	1.996	1.967	14,8		857
130 SE D250 AWD Sp	100.450	2.996	D	249	4	5.358	1.996	1.970	8,9		1015
130 SE P400e AWD Sp	109.350	2.996	G	400	4	5.358	1.996	1.970	11,5		1015

Discovery	Euro NCAP: ★★★★★
D250 MHEV AWD Aut.	76.349 2.996 D 249 4 4.956 2.000 1.888 8,4 723
D300 R-DYNAMIC S MHEV AWD Aut.	92.350 2.997 D 300 4 4.956 2.000 1.888 8,4 723
P360 R-DYNAMIC HSE MHEV AWD Aut.	106.550 2.996 G 360 4 4.956 2.000 1.888 10,4 723

Discovery Sport	Euro NCAP: ★★★★★
D165 FWD Sport SE	54.749 1.999 D 163 2 4.597 2.069 1.727 6,3 454
D165 AWD Auto MHEV Sport SE	60.850 1.999 D 163 4 4.597 2.069 1.727 6,8 454
D200 AWD Auto MHEV Sport SE	64.150 1.999 D 204 4 4.597 2.069 1.727 6,8 454
P200 AWD Auto MHEV	48.850 1.998 G 200 4 4.597 2.069 1.727 9,2 454
P300e PHEV AWD Auto	62.750 1.998 H 309 4 4.597 2.069 1.727 1,6 454
P290 AWD Auto MHEV Sport Black	75.050 1.998 G 290 4 4.597 2.069 1.727 9,4 454



SWB P440e PHEV SE	140.950	2.996	G	441	4	5.052	2.073	1.870	0,8		575
SWB P440e PHEV HSE	149.150	2.996	G	441	4	5.052	2.073	1.870	0,9		575
SWB P510e PHEV HSE	157.900	2.996	G	510	4	5.052	2.073	1.870	0,9		575
SWB P510e PHEV SV	209.150	2.996	G	510	4	5.052	2.073	1.870	0,9		575
SWB D300 MHEV SE	140.950	2.997	D	300	4	5.052	2.073	1.870	7,7		575
SWB D350 MHEV SE	166.450	2.997	D	351	4	5.052	2.073	1.870	7,7		575
SWB P530 SE	177.500	4.395	G	530	4	5.052	2.073	1.870	11,4		575
LWB P440e PHEV HSE	153.350	2.996	G	441	4	5.252	2.073	1.870	0,9		713
LWB D350 MHEV HSE	170.650	2.997	D	351	4	5.252	2.073	1.870	7,8		713
LWB P530 HSE	181.700	4.395	G	530	4	5.052	2.073	1.870	11,5		713
LWB P530 HSE 7 asientos	185.050	4.395	G	530	4	5.052	2.073	1.870	11,5		713

Range Rover Evoque	Euro NCAP: ★★★★★
2.0 D165 FWD MHEV Sp	45.150 1.999 G 163 2 4.371 1.904 1.649 6,1 472
2.0 D165 AWD MHEV Sp Auto.	51.000 1.999 G 163 4 4.371 1.904 1.649 6,5 472
2.0 D200 AWD MHEV Sp Aut. S	60.800 1.999 G 204 4 4.371 1.904 1.649 6,5 472
2.0 P160 FWD MHEV Sp Aut.	45.550 1.997 D 160 2 4.371 1.904 1.649 7,9 472
2.0 P300 AWD MHEV Sp Aut. HST	81.200 1.997 G 300 4 4.371 1.904 1.649 9,2 472
1.5 P300e AWD MHEV Sp Aut.	81.200 1.498 H 309 4 4.371 1.904 1.649 1,5 472

Range Rover Sport	Euro NCAP: N.D.
D250 Sport SE	103.050 2.996 D 250 4 4.946 2.047 1.820 7,6 450
D300 Sport SE	107.250 2.996 D 300 4 4.946 2.047 1.820 7,6 450
P440e Sport S	102.700 2.996 H 440 4 4.946 2.047 1.820 0,8 450
P510e First Edition	145.500 2.996 H 510 4 4.946 2.047 1.820 0,9 450
SV	237.000 4.395 G 635 4 4.946 2.047 1.820 11,7 450

Range Rover Velar	Euro NCAP: ★★★★★
D200 MHEV 4WD Auto	71.000 1.997 D 204 4 4.803 2.032 1.683 6,4 513
P400e PHEV 4WD Auto	76.400 1.997 H 404 4 4.803 2.032 1.683 2,2 513
D300 MHEV 4WD Auto	93.800 2.997 D 300 4 4.803 2.032 1.665 7,4 513

LEXUS	lexusauto.es
ES	Euro NCAP: ★★★★★
300h 2.5 218 Eco 4p S/S CVT	53.100 2.487 H 218 2 4.975 1.865 1.445 - 454
LC	Euro NCAP: N.D.
500h 3.5 V6 360 Luxury 2p S/S Aut.	130.500 3.456 H 360 2 4.760 1.920 1.345 - 172
Cabrio 500 5.0 V8 Luxury 2p S/S Aut.	159.000 4.969 G 360 2 4.760 1.920 1.350 11,7 172
LS	Euro NCAP: N.D.
500h 3.5 V6 359 Business 4p S/S Aut.	110.000 3.456 H 359 2 5.235 1.900 1.450 7 400
LBX	Euro NCAP: N.D.
LBX	33.900 1.490 H 136 2 4.190 1.825 1.545 4,7 332
LBX Elegant	37.800 1.490 H 136 2 4.190 1.825 1.545 4,7 332
LBX Emotion	38.700 1.490 H 136 2 4.190 1.825 1.545 4,7 332
LBX Cool	43.200 1.490 H 136 2 4.190 1.825 1.545 4,7 332

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETADGT	CAPACIDAD MALETERO
LBX Relax	43.200	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Original Edition	48.000	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Cool+ AWD	49.000	1.490	H	136	4	4.190	1.825	1.545	4,9		284
LBX Relax+ AWD	49.000	1.490	H	136	4	4.190	1.825	1.545	4,9		284

NX	Euro NCAP: ★★★★★
350h 2WD Business	53.700 2.487 H 242 2 4.660 1.865 1.640 5,7 545
350h 2WD Executive	62.100 2.487 H 242 2 4.660 1.865 1.640 5,7 545
350h 4WD Business	56.700 2.487 H 242 4 4.660 1.865 1.640 6 545
350h 4WD Executive	63.400 2.487 H 242 4 4.660 1.865 1.640 6 545
350h 4WD F Sport	74.100 2.487 H 242 4 4.660 1.865 1.640 6 545
350h 4WD Luxury	74.700 2.487 H 242 4 4.660 1.865 1.640 6 545
450h+ 4WD Executive	71.300 2.487 H 306 4 4.660 1.865 1.640 1,1 555
450h+ 4WD F Sport	81.000 2.487 H 306 4 4.660 1.865 1.640 1,1 555
450h+ 4WD Luxury	82.800 2.487 H 306 4 4.660 1.865 1.640 1,1 555



RX	Euro NCAP: ★★★★★
350h 4WD Business	81.300 2.487 H 245 4 4.890 1.920 1.695 6,4 539
350h 4WD Executive	91.100 2.487 H 245 4 4.890 1.920 1.695 6,4 539
450h+ 4WD Business	88.500 2.487 H 306 4 4.890 1.920 1.695 1,1 539
450h+ 4WD Executive	97.900 2.487 H 306 4 4.890 1.920 1.695 1,1 539
450h+ 4WD Style	88.900 2.487 H 306 4 4.890 1.920 1.695 1,1 539
450h+ 4WD Luxury	106.500 2.487 H 306 4 4.890 1.920 1.695 1,1 539
500h 4WD F Sport	111.300 2.400 H 371 4 4.890 1.920 1.695 8,2 539



250h 2.0 184 Business	38.800	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Business City	39.800	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 F Design	43.900	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Executive	48.500	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 F Sport	55.200	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Luxury	59.400	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Executive 4WD	50.400	1.987	H	184	4	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 F Sport 4WD	57.100	1.987	H	184	4	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Luxury 4WD	61.300	1.987	H	184	4	4.495	1.840	1.540	4,1		320
300e Electric ECO	48.500	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367
300e Electric Business	51.900	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367
300e Electric Executive	56.400	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367
300e Electric Luxury	62.100	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367



350h Luxury 6 plazas	125.000	2.487	H	250	4	5.130	1.890	1.945	-		-
350h Luxury 4 plazas	150.000	2.487	H	250	4	5.130	1.890	1.945	-		-
RZ	Euro NCAP: N.D.										
450E Business	77.000	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-
450E Executive	82.500	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-
450E Executive One Motion Grip	86.700	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-
450E Luxury	89.400	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-
450E Luxury One Motion Grip	91.800	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
LOTUS											
lotuscars.com											
Emira	Euro NCAP: N.D.										
400	110.000	3.456	G	405	2	4.412	1.895	1.225	10,7		-
Eletre	Euro NCAP: N.D.										
Eletre	95.990	-	E	510	4	5.103	2.230	1.636	-		734
Eletre S	120.990	-	E	612	4	5.103	2.230	1.636	-		734
Eletre R	150990	-	E	612	4	5.103	2.230	1.636	-		734

MAHINDRA	mahindra.es
KUV100	Euro NCAP: N.D.
1.2 82 K6+ Sp	11.950 1.198 G 82 2 3.700 1.727 1.655 6,2 243
1.2 82 K8 Sp	13.250 1.198 G 82 2 3.700 1.727 1.655 6,2 243

MASERATI	maserati.com
Ghibli	Euro NCAP: ★★★★★
GT Hybrid AWD	98.050 1.995 G 330 4 4.971 1.945 1.461 8,3 500
Modena AWD	138.850 2.979 G 430 4 4.971 1.945 1.461 11,9 500
Trofeo RWD	172.400 3.799 q 580 2 4.971 1.945 1.461 7 500
Levante	Euro NCAP: N.D.
GT AWD	107.900 1.995 G 330 4 5.959 1.968 1.679 10,2 580
Modena AWD	146.300 2.979 G 430 4 5.005 1.968 1.679 12,6 580
Trofeo AWD	197.350 3.799 G 580 4 5.005 1.968 1.679 15,9 580

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
2.0 Skyactiv-X 180 24V Zenith AWD 5	34.875	1.998	G	180	4	4.395	1.795	1.540	4,9		422
2.0 Skyactiv-X 180 24V Zenith AWD Aut.	37.675	1.998	G	180	4	4.395	1.795	1.540	5,6		422
CX-5 Euro NCAP: ★★★★★											
2.0 e-Skyactiv G 2WD Center Line Plus	32.683	1.998	G	165	2	4.575	1.845	1.680	6,5		522
2.0 e-Skyactiv G 2WD Center Line AT	35.083	1.998	G	165	2	4.575	1.845	1.680	6,9		522
2.0 e-Skyactiv G 2WD Advantage	34.683	1.998	G	165	2	4.575	1.845	1.680	6,5		522
2.0 e-Skyactiv G 2WD Advantage AT	38.183	1.998	G	165	2	4.575	1.845	1.680	6,5		522
2.0 e-Skyactiv G 2WD Homura Plus AT	40.983	1.998	G	165	2	4.575	1.845	1.680	6,9		522
2.2 Skyactiv-D 2WD Center Line Plus	35.683	2.191	D	150	2	4.575	1.845	1.680	5,6		522
2.2 Skyactiv-D 2WD Homura	40.583	2.191	D	150	2	4.575	1.845	1.680	5,6		510
2.2 Skyactiv-D 2WD Center Line Plus AT	39.583	2.191	D	184	2	4.575	1.845	1.680	6,1		510
2.2 Skyactiv-D 4WD AT Newground	45.683	2.191	D	184	4	4.575	1.845	1.680	6,6		510
2.5 e-Skyactiv G 2WD AT Homura Plus	41.683	2.488	G	194	4	4.575	1.845	1.680	7,2		522
2.5 e-Skyactiv G 4WD AT Newground	44.683	2.488	G	194	4	4.575	1.845	1.680	7,6		522
CX-60 Euro NCAP: N.D.											
e-Skyactiv D RWD Prime-Line	45.669	3.283	D	200	4	4.745	1.890	1.680	5		570
e-Skyactiv PHEV Prime-Line	50.270	2.488	G	328	4	4.745	1.890	1.680	1,5		570
e-Skyactiv PHEV Takumi	61.870	2.488	G	328	4	4.745	1.890	1.680	1,5		570
MX-30 Euro NCAP: ★★★★★											
Origin	34.375	-	E	145	2	4.395	1.795	1.555	-		366
MX-5 Euro NCAP: ★★★★★											
RF 1.5 Skyactiv-G 132 Evolution 2p	29.620	1.496	G	132	2	3.915	1.735	1.230	-		127
RF 2.0 Skyactiv-G 184 Zenith 2p S/S	32.820	1.998	G	184	2	3.915	1.735	1.235	6,9		127
Soft Top 1.5 Skyactiv-G 132 Origin 2p	25.520	1.496	G	132	2	3.915	1.735	1.225	-		130
Soft Top 2.0 Skyactiv-G 184 Zenith 2p	30.320	1.998	G	184	2	3.915	1.735	1.230	6,9		130

MAXUS maxus-motor.es											
EUNIQ Euro NCAP: N.D.											
5	46.900	-	E	177	2	4.825	1.825	1.800	-		-
T90 EV Euro NCAP: N.D.											
T90 EV	61.810	-	E	177	2	5.365	1.900	1.809	-		-

MERCEDES-BENZ mercedes-benz.es											
AMG GT 4-Door Coupé Euro NCAP: N.D.											
53 435 4Matic+ Sp MCT	156.990	2.999	G	435	4	5.054	1.953	1.455	9,1		456
63 S 639 4Matic+ Sp MCT	222.690	3.982	G	639	4	5.054	1.953	1.447	11,3		456
63 S E Performance	242.190	3.982	G	843	4	5.054	1.871	1.447	7,9		335
Clase T Euro NCAP: N.D.											
T 160	29.930	1.333	G	102	2	4.498	1.859	1.811	6,8		520
T 180	31.241	1.333	G	130	2	4.498	1.859	1.811	6,8		520
T 180 Aut.	34.302	1.333	G	130	2	4.498	1.859	1.811	6,8		520
T 160 d	31.508	1.461	D	95	2	4.498	1.859	1.811	5,3		520
T 160 d Aut.	34.569	1.461	D	95	2	4.498	1.859	1.811	5,6		520
T 180 d	32.574	1.461	D	130	2	4.498	1.859	1.811	5,7		520
T 180 d Aut.	35.635	1.461	D	130	2	4.498	1.859	1.811	5,6		520
EQT	48.166	1.461	E	122	2	4.498	1.859	1.819	19		551

CLA	Euro NCAP: ★★★★★										
------------	-------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--



CLA Coupé 200 163	42.900	1.333	G	163	2	4.688	1.830	1.439	5,9		460
CLA Coupé 200d 150	44.850	1.950	D	150	2	4.688	1.830	1.439	4,8		450
CLA Coupé 220d 190	45.174	1.950	D	190	2	4.688	1.830	1.439	4,8		450
CLA Coupé 250 224 4Matic	51.175	1.991	G	224	4	4.688	1.830	1.444	6,9		460
CLA Coupé 250e	52.100	1.333	G	218	2	4.688	1.830	1.444	1,0		390
CLA Coupé AMG 35 306 4Matic+	66.700	1.991	G	306	4	4.695	1.834	1.405	7,7		460
CLA Coupé AMG 45 S 422 4Matic+	84.025	1.991	G	421	4	4.688	1.830	1.439	8,4		460
Shooting Brake CLA 200 163	44.200	1.333	G	163	2	4.809	1.830	1.442	6,1		505
Shooting Brake CLA 200d 150	46.125	1.950	D	150	2	4.809	1.830	1.442	4,9		495
Shooting Brake CLA 220d 190	46.475	1.950	D	190	2	4.809	1.830	1.442	5		495
Shooting Brake CLA 250 224 4Matic	54.550	1.991	G	224	2	4.809	1.830	1.442	7,1		505
Shooting Brake 250e	53.350	1.333	G	218	2	4.688	1.830	1.444	1,1		440
Shoot Br CLA AMG 35 4Matic+	68.050	1.991	G	306	2	4.809	1.830	1.442	7,9		505
Shooting Brake CLA AMG 45 S 4Matic+	85.425	1.991	G	421	2	4.809	1.830	1.442	8,6		505
Clase A Euro NCAP: N.D.											
A 180 136 Sp	38.181	1.333	G	136	2	4.419	1.796	1.440	5,9		355
A 180 d 116 Sp	41.206	1.461	D	116	2	4.419	1.796	1.440	4,6		355
A 200 163 Sp	41.981	1.333	G	163	2	4.419	1.796	1.440	5,9		355
A 200 d 150 Sp	42.756	1.950	D	150	2	4.419	1.796	1.440	4,8		355
A 220 d 190 Sp	47.056	1.950	D	190	2	4.419	1.796	1.445	4,9		335
A 250e Sp	50.804	1.333	G	218	2	4.419	1.796	1.445	1,0		310
A 250 224 4Matic Sp	57.581	1.991	G	224	4	4.419	1.796	1.445	7		355
A 35 AMG 306 4Matic+ Sp 7G-DCT	64.783	1.991	G	306	4	4.436	1.797	1.405	7,9		355
A 45 S AMG 422 4Matic+ Sp 8G-DCT	87.811	1.991	G	421	4	4.436	1.797	1.405	8,6		355
Sedan A 180 136 4p	39.131	1.333	G	136	2	4.549	1.796	1.446	5,9		405
Sedan A 180 d 116 4p	42.156	1.461	D	116	2	4.549	1.796	1.446	4,5		395

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Sedan A 200 163 4p	42.931	1.333	G	163	2	4.549	1.796	1.446	5,9		405
Sedan A 200 d 150 4p	43.706	1.950	D	150	2	4.549	1.796	1.446	4,8		395
Sedan A 250e	51.704	1.333	G	218	2	4.549	1.797	1.411	0,9		405
Sedan A 35 AMG 306 4Matic+ 7G-DCT	65.758	1.991	G	306	4	4.549	1.797	1.411	7,7		405
Clase B Euro NCAP: ★★★★★											
180 136 Sp	41.506	1.333	G	136	2	4.419	1.796	1.562	5,6		455
180 d 116 Sp	43.206	1.461	D	116	2	4.419	1.796	1.562	4,2		445
200 163 Sp	43.931	1.333	G	163	2	4.419	1.796	1.562	5,6		455
200 d 150 Sp	43.681	1.950	D	150	2	4.419	1.796	1.562	4,4		445
220 d 190 Sp	51.506	1.950	D	190	2	4.419	1.796	1.567	4,4		445
250e	49.529	1.333	G	218	2	4.419	1.796	1.567	0,9		445

Clase C Euro NCAP: ★★★★★											
C 200 Berlina	51.870	1.495	G	204	2	4.751	1.820	1.437	6,4		455
C 200d Berlina	51.029	1.992	D	163	2	4.751	1.820	1.437	4,6		455
C 220d Berlina	53.501	1.992	D	200	2	4.751	1.820	1.437	4,6		455
C 220d Berlina 4Matic	56.021	1.992	D	200	4	4.751	1.820	1.437	4,8		455
C 300 Berlina	58.067	1.998	G	258	2	4.751	1.820	1.437	6,7		455
C 300d Berlina	63.868	1.992	D	265	2	4.751	1.820	1.437	5,1		455
C 300d e Berlina	68.748	1.993	D	313	2	4.751	1.820	1.437	0,4		315
C 300d e Berlina 4Matic	71.248	1.993	D	313	4	4.751	1.820	1.437	0,4		315
C 300e Berlina	63.127	1.998	H	313	2	4.751	1.820	1.437	0,6		315
C 43 AMG Berlina 4Matic	91.684	1.991	G	408	4	4.751	1.820	1.437	8,7		455
AMG C 63 S E Per. 4Matic Berlina	140.882	1.991	H	680	4	4.751	1.820	1.437	6,9		280
C 200d Estate	52.695	1.495	D	163	2	4.751	1.820	1.454	6,4		490
C 200 Estate	53.519	1.495	G	204	2	4.751	1.820	1.454	6,4		490
C 220d Estate	54.983	1.992	D	200	2	4.751	1.820	1.454	5,1		490
C 300d Berlina	65.544	1.992	D	265	2	4.751	1.820	1.454	5,2		490
C 220d All-Terrain	59.687	1.992	D	200	2	4.755	1.841	1.494	4,9		490

CLE												Euro NCAP: ★★★★★											
CLE Coupé 200												62.453	1.999	G	204	2	4.850	1.860	1.428	6.4		420	

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETADGT	CAPACIDAD MALETERO
GLE 350 d 4Matic 5p 9G-T	99.054	1.993	H	333	4	4.924	1.947	1.772	0,7		490
GLE 400 e 4Matic 5p 9G-T	96.379	1.999	H	381	4	4.924	1.947	1.772	0,8		490
AMG GLE 53 4Matic+ 5p 9G-TCT	116.311	3.000	G	435	4	4.937	2.018	1.782	9,3		630
AMG GLE 63 S 4Matic+ 5p 9G-TCT	175.836	3.982	G	612	4	4.954	2.018	1.782	12,2		630
GLE Coupé Euro NCAP: N.D.											
GLE 300 d 4Matic 5p 9G-T	100.058	1.950	D	269	4	4.939	2.010	1.730	6,9		655
GLE 450 d 4Matic 5p 9G-T	109.536	2.925	D	367	4	4.939	2.010	1.730	7,6		655
GLE 350 d 4Matic 5p 9G-T	107.679	1.993	H	333	4	4.939	2.010	1.730	0,6		510
GLE 400 e 4Matic 5p 9G-T	104.979	1.999	H	381	4	4.939	2.010	1.730	0,8		510
AMG GLE 53 4Matic+ 5p 9G-TCT	125.611	3.000	G	435	4	4.939	2.010	1.730	10,3		655
AMG GLE 63 S 4Matic+ 5p 9G-TCT	181.336	3.982	G	612	4	4.939	2.010	1.730	12,5		655

Clase GLS Euro NCAP: N.D.



GLS 350 d 4Matic 5p 9G-T	114.525	2.925	D	313	4	5.207	1.956	1.823	8,2		355
GLS 450 4Matic 5p 9G-T	120.925	2.999	G	381	4	5.207	1.956	1.823	10,4		355
GLS 450 d 4Matic 5p 9G-T	120.350	2.925	D	367	4	5.207	1.956	1.823	8,2		355
GLS 580 4Matic 5p 9G-T	138.475	3.982	G	517	4	5.207	1.956	1.823	9,8		355
GLS AMG 63 4Matic+	221.625	3.982	G	612	4	5.207	1.956	1.823	12,7		355
Maybach GLS 600 4Matic	217.249	3.982	G	557	4	5.207	1.956	1.838	13,1		520

Marco Polo Euro NCAP: N.D.

220 d 163 Horizon 4p 9G-T	61.701	1.950	D	163	2	5.140	1.828	1.990	6,1		830
250 d 190 Horizon 4p 9G-T	64.275	1.950	D	190	2	5.140	1.828	1.980	6,1		670
300 d 239 Horizon 4p 9G-T	67.485	1.950	D	239	2	5.140	1.828	1.980	6,1		670
Activity 170 d 102 4p	45.354	1.749	D	102	2	5.140	1.928	1.980	6,7		670
Activity 200 d 136 4p 9G-T	51.990	1.950	D	136	2	5.140	1.928	1.980	6		670
Activity 220 d 163 Sport 4x4 4p 9G-T	59.595	1.950	D	163	4	5.140	1.828	1.980	6,6		830
Activity 250 d 190 4p 9G-T	56.576	1.950	D	190	2	5.140	1.828	1.980	6,5		670
Activity 250 d 190 Sport 4x4 4p 9G-T	59.067	1.950	D	190	4	5.140	1.828	1.980	6,5		670

SL Euro NCAP: N.D.

AMG SL 43	148.971	1.991	G	381	2	4.705	1.915	1.359	8,9		240
AMG SL 55 4MATIC+	190.532	3.982	G	476	4	4.705	1.915	1.359	12,7		240
AMG SL 63 4MATIC+	223.337	3.982	G	585	4	4.705	1.915	1.359	12,9		240

AMG GT COUPÉ Euro NCAP: N.D.

AMG GT COUPÉ 63 4MATIC+	216.950	3.982	G	585	4	4.728	1.984	1.354	14,1		321
-------------------------	---------	-------	---	-----	---	-------	-------	-------	------	--	-----

MG

3 Euro NCAP: N.D.

MG3 Hybrid+ Standard	19.990	1.500	H	194	2	4.113	1.797	1.502	-		241
MG3 Hybrid+ Comfort	21.490	1.500	H	194	2	4.113	1.797	1.502	-		241
MG3 Hybrid+ Luxury	22.990	1.500	H	194	2	4.113	1.797	1.502	-		241

ZS Euro NCAP: N.D.

1.5 VTI-tech Comfort	15.950	1.499	G	106	2	4.323	1.809	1.653	6,6		448
1.5 VTI-tech Luxury	17.950	1.499	G	106	2	4.323	1.809	1.653	6,6		448
1.0 T-GDI Automático Comfort	17.990	999	G	111	2	4.323	1.809	1.653	7,2		448
1.0 T-GDI Luxury	19.950	999	G	111	2	4.323	1.809	1.653	6,6		448
1.0 T-GDI Automático Luxury	20.900	999	G	111	2	4.323	1.809	1.653	7,2		448
EV Comfort	32.490	-	E	143	2	4.314	1.809	1.644	-		448
EV Luxury	34.290	-	E	143	2	4.314	1.809	1.644	-		448

HS Euro NCAP: ★★★★★

EHS Plug-In Hybrid Comfort	32.440	1.490	H	258	2	4.574	1.876	1.685	1,8		463
EHS Plug-In Hybrid Luxury	34.640	1.490	H	258	2	4.574	1.876	1.685	1,8		463
HS 1.5 Turbo Man. Comfort	26.440	1.490	G	162	2	4.574	1.876	1.685	7,4		463
1.5 Turbo Aut. Comfort	28.440	1.490	G	162	2	4.574	1.876	1.685	7,6		463
1.5 Turbo Man. Luxury	29.240	1.490	G	162	2	4.574	1.876	1.685	7,4		463
1.5 Turbo Aut., Luxury	31.240	1.490	G	162	2	4.574	1.876	1.685	7,6		463

4 ELECTRIC Euro NCAP: N.D.

Standard 51 kWh	29.490	-	E	170	2	4.287	1.836	1.504	17		363
Comfort 64 kWh	33.490	-	E	204	2	4.287	1.836	1.504	16		363
Luxury 64 kWh	35.490	-	E	204	2	4.287	1.836	1.504	16,6		350
Long Range 77 kWh	39.580	-	E	245	2	4.287	1.836	1.504	16,5		363
XPower 64 kWh	40.980	-	E	435	2	4.287	1.836	1.504	18,7		363

5 ELECTRIC Euro NCAP: N.D.

Comfort Standard	34.290	-	E	177	2	4.600	1.818	1.521	-		479
Comfort Long	37.490	-	E	156	2	4.600	1.818	1.521	-		479
Luxury Standard	35.790	-	E	177	2	4.600	1.818	1.521	-		479
Luxury Long	38.990	-	E	156	2	4.600	1.818	1.521	-		479

Marvel R ELECTRIC Euro NCAP: N.D.

Comfort	41.500	-	E	180	2	4.674	1.919	1.613	-		507
Luxury	46.000	-	E	180	2	4.674	1.919	1.613	-		507
Performance AWD	49.500	-	E	290	4	4.674	1.919	1.613	-		357

MINI

Cabrio Euro NCAP: N.D.

Cooper Aut.	36.750	1.499	G	136	2	3.863	1.727	1.415	5,2		215
-------------	--------	-------	---	-----	---	-------	-------	-------	-----	--	-----

Cooper S Aut.	38.849	1.998	G	178	2	3.876	1.727	1.415	5,6		215
John Cooper Works Aut.	52.724	1.998	G	231	2	3.872	1.727	1.415	6,2		160
Cooper SE Cabrio	61.000	-	E	184	2	3.863	1.727	1.415	-		215

Clubman Euro NCAP: ★★★★★

Cooper 1.5 136 6p Aut.	38.299	1.499	G	136	2	4.253	1.800	1.441	5,3		360
Cooper D 2.0D 150 6p Aut.	38.349	1.995	D	150	2	4.266	1.800	1.441	4,2		360
Cooper S 2.0 192 6p Aut.	38.450	1.998	G	192	2	4.266	1.800	1.441	5,5		360
John Cooper Works ALL4 Aut.	55.000	1.998	G	306	4	4.266	1.800	1.441	8,1		360

Countryman Euro NCAP: ★★★★★

C Essential	39.400	1.499	G	170	2	4.444	1.843	1.661	6,1		450
C Classic	41.925	1.499	G	170	2	4.444	1.843	1.661	6,1		450
C Favoured	46.114	1.499	G	170	2	4.444	1.843	1.661	6,2		450
C John Cooper Works	48.234	1.499	G	170	2	4.444	1.843	1.661	6,3		450
S ALL4 Essential	48.136	1.998	G	218	2	4.444	1.843	1.661	6,5		450
John Cooper Works ALL4	59.400	1.998	G	300	4	4.447	1.843	1.645	7,8		450
E Essential	45.000	-	E	204	2	4.444	1.843	1.661	15,7		460
E Classic	47.440	-	E	204	2	4.444	1.843	1.661	15,7		460
E Favoured	51.110	-	E	204	2	4.444	1.843	1.661	16,1		460
E John Cooper Works	53.150	-	E	204	2	4.444	1.843	1.661	16,4		460
SE ALL4 Essential	50.800	-	E	313	4	4.444	1.843	1.661	16,8		460
SE ALL4 John Cooper Works	59.150	-	E	313	4	4.444	1.843	1.661	17,5		460

MINI 3p Euro NCAP: ★★★★★



Cooper C 3p Essential	29.900	1.499	G	156	2	3.876	1.744	1.432	5,9		210
Cooper C 3p Classic	32.384	1.499	G	156	2	3.876	1.744	1.432	5,9		210
Cooper C 3p Favoured	35.886	1.499	G	156	2	3.876	1.744	1.432	6		210
Cooper C 3p John Cooper Works	39.160	1.499	G	156	2	3.876	1.744	1.432	6,2		210
Cooper S 3p Essential	33.900	1.998	G	204	2	3.876	1.744	1.432	6,1		210
Cooper S 3p Classic	36.384	1.998	G	204	2	3.876	1.744	1.432	6,2		210
Cooper S 3p John Cooper Works	43.160	1.998	G	204	2	3.876	1.744	1.432	6,4		210
Cooper E 3p Essential	34.800	-	E	184	2	3.876	1.744	1.432	13,8		210
Cooper E 3p Classic	40.000	-	E	184	2	3.876	1.744	1.432	13,8		210
Cooper E 3p Favoured	42.700	-	E	184	2	3.876	1.744	1.432	13,8		210
Cooper E 3p John Cooper Works	43.710	-	E	184	2	3.876	1.744	1.432	13,8		210
Cooper SE 3p Essential	38.400	-	E	218	2	3.876	1.744	1.432	14,1		210
Cooper SE 3p Classic	45.180	-	E	218	2	3.876	1.744	1.432	14,1		210
Cooper SE 3p Favoured	46.300	-	E	218	2	3.876	1.744	1.432	14,1		210
Cooper SE 3p John Cooper Works	47.310	-	E	218	2	3.876	1.744	1.432	14,1		210

MINI 5p Euro NCAP: ★★★★★

Cooper C 5p Essential	31.350	1.499	G	156	2	4.036	1.744	1.464	6		275
Cooper C 5p Classic	33.360	1.499	G	156	2	4.036	1.744	1.464	6		275
Cooper C 5p Favoured	36.830	1.499	G	156	2	4.036	1.744	1.464	6,1		275
Cooper C 5p John Cooper Works	39.830	1.499	G	156	2	4.036	1.744	1.464	6,2		275
Cooper S 5p Essential	35.350	1.998	G	204	2	4.036	1.744	1.464	6,3		275
Cooper S 5p Classic	37.630	1.998	G	204	2	4.036	1.744	1.464	6,3		275
Cooper S 5p Favoured	40.830	1.998	G	204	2	4.036	1.744	1.464	6,3		275
Cooper S 5p John Cooper Works	43.630	1.998	G	204	2	4.036	1.744	1.464	6,4		275

MODELO	PRECIO	CLINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. N-Connecta	45.600	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,3	585	
1.5 VC Turbo 7 pl. N-Connecta	40.700	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1	585	
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. N-Connecta	46.400	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,5	485	
1.5 VC Turbo 5 pl. Tekna	43.850	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1	585	
1.5 e-Power 4x2 5 pl. Tekna	46.150	1.498	G	204	4	4.680	1.840	1.710	7,2	585	
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. Tekna	49.550	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,3	585	
1.5 VC Turbo 7 pl. Tekna	44.650	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1	485	
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. Tekna	50.350	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,5	485	
1.5 VC Turbo 5 pl. Tekna+	47.750	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1	585	
1.5 e-Power 4x2 5 pl. Tekna+	50.050	1.498	G	204	4	4.680	1.840	1.710	7,2	585	
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. Tekna+	53.450	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,3	585	
1.5 VC Turbo 7 pl. Tekna+	48.850	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1	485	
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. Tekna+	54.250	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,5	485	

OPEL

Astra	Euro NCAP: ★★★★★										
1.2 Turbo 110 Edition	26.100	1.199	G	110	2	4.374	1.860	1.441	5,2		422
1.2 Turbo 130 Edition	27.150	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,2		422
1.2 Turbo 130 Elegance	28.650	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,2		422
1.5 Diesel 130 Elegance EAT8	32.165	1.496	D	130	2	4.374	1.860	1.441	4,1		422
1.2 Turbo 130 Elegance EAT8	30.450	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,4		422
1.2 Turbo 130 GS Line	30.150	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,2		422
1.5 Diesel 130 GS Line EAT8	33.723	1.496	D	130	2	4.374	1.860	1.441	4,1		422
1.2 Turbo 130 GS Line EAT8	31.950	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,4		372
PHEV 1.6 Turbo 180 GS Line	38.000	1.598	G	180	2	4.374	1.860	1.441	1,0		-
PHEV 1.6 Turbo 180 Ultimate	39.400	1.598	G	180	2	4.374	1.860	1.441	1,0		-
GSe PHEV 1.6 Turbo 225	40.900	1.598	G	225	2	4.374	1.860	1.441	1,1		352
Electric	39.690	-	E	156	2	4.374	1.860	1.441	14,8		352

Corsa 2024



1.2 75 Edition Sp S/S	16.400	1.199	G	75	2	4.060	1.765	1.435	5,3	309	
1.2T 100 Edition Sp S/S	17.800	1.199	G	100	2	4.060	1.765	1.435	5,1	309	
1.2T 100 GS Sp S/S	20.000	1.199	G	100	2	4.060	1.765	1.435	5,1	309	
Hybrid 100 Edition Sp S/S	20.450	1.199	G	100	2	4.060	1.765	1.435	4,5	309	
Hybrid 100 GS Sp S/S	22.650	1.199	G	100	2	4.060	1.765	1.435	4,5	309	
Hybrid 136 GS Sp S/S	23.850	1.199	G	130	2	4.060	1.765	1.435	4,6	309	

Corsa-e

BEV 50kWh 136 Edition Sp Aut.	31.390	-	E	136	2	4.060	1.765	1.435	15,8	267	
BEV 54kWh 156 GS Sp Aut.	34.790	-	E	156	2	4.060	1.765	1.435	14,3	267	

Mokka



1.2 Turbo 100 CV Edition	25.753	1.199	G	100	2	4.151	1.791	1.531	5,7	350	
1.2 Turbo 130 CV GS	26.186	1.199	G	130	2	4.151	1.791	1.531	5,6	350	
1.5 Diesel 110 CV GS	25.156	1.499	D	110	2	4.151	1.791	1.531	4,4	350	
1.2 Turbo 130 CV GS AT8	31.914	1.199	G	130	2	4.151	1.791	1.531	6,0	350	
Mokka-e GS	39.622	-	E	136	2	4.151	1.791	1.531	17,4	310	

Crossland

1.2 Turbo 110 Edition	19.400	1.199	G	110	2	4.217	1.765	1.605	5,8	410	
1.2 Turbo 110 GS Line	19.900	1.199	G	110	2	4.217	1.765	1.605	5,8	410	
1.5 D 110 Edition	20.000	1.499	D	110	2	4.217	1.765	1.605	4,5	410	
1.5 D 110 GS Line	20.500	1.499	D	110	2	4.217	1.765	1.605	4,5	410	
1.2 Turbo 130 GS Line	20.800	1.199	G	130	2	4.217	1.765	1.605	5,7	410	
1.2 Turbo 130 Business Elegance	22.300	1.199	G	130	2	4.217	1.765	1.605	5,7	410	
1.2 Turbo 130 Business Elegance Aut.	23.600	1.199	G	130	2	4.217	1.765	1.605	6,1	410	
1.5 D 120 Business Elegance Auto.	23.750	1.499	D	120	2	4.217	1.765	1.605	4,9	410	
1.2 Turbo 130 Ultimate Aut.	25.100	1.199	G	130	2	4.217	1.765	1.605	6,1	410	
1.5 D 120 Ultimate Auto.	25.250	1.499	D	120	2	4.217	1.765	1.605	4,9	410	

Grandland

1.2 Gasolina 130 Design&Tech	25.625	1.199	G	130	2	4.477	1.856	1.609	6,1	514	
1.5 Diesel 130 Design&Tech	28.325	1.499	D	130	2	4.477	1.856	1.609	4,9	514	
1.2 Gasolina 130 GS Line	29.020	1.199	G	130	2	4.477	1.856	1.609	6,2	514	
1.5 Diesel 130 Aut. Business Edition	31.135	1.499	D	130	2	4.477	1.856	1.609	4,6	514	

MODELO	PRECIO	CLINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.5 Diesel 130 Aut. GS Line	32.580	1.499	D	130	2	4.477	1.856	1.609	4,6	514	
PHEV 1.6T 225 Business Edition	39.550	1.598	G	225	2	4.477	1.856	1.609	1,3	390	
PHEV 1.6T 225 GS Line	40.550	1.598	G	225	2	4.477	1.856	1.609	1,3	390	
PHEV 1.6T 300 4x4 GSe	57.600	1.598	G	300	4	4.477	1.856	1.609	1,3	390	

PEUGEOT

208

Active PureTech 75	18.350	1.199	G	75	2	4.055	1.745	1.430	5,4	309	
Active PureTech 100	19.550	1.199	G	100	2	4.055	1.745	1.430	5	309	
Allure PureTech 100	21.150	1.199	G	100	2	4.055	1.745	1.430	5,1	309	
GT PureTech 100	23.450	1.199	G	100	2	4.055	1.745	1.430	5,2	309	
Active Hybrid 100 e-DCS6	22.200	1.199	G	100	2	4.055	1.745	1.430	4,5	309	
GT Hybrid 100 e-DCS6	23.800	1.199	G	100	2	4.055	1.745	1.430	4,6	309	
GT Hybrid 136 e-DCS6	23.800	1.199	G	136	2	4.055	1.745	1.430	4,6	309	

E-208

Active 100 kW	33.750	-	E	136	2	4.055	1.745	1.430	15,4	265	
Allure 100 kW	35.550	-	E	136	2	4.055	1.745	1.430	15,4	265	
GT 100 kW	37.650	-	E	136	2	4.055	1.745	1.430	16	265	
Active 115 kW	38.650	-	E	156	2	4.055	1.745	1.430	14,4	265	

2008

1.2 PureTech 100 Active Sp S/S	24.990	1.199	G	100	2	4.300	1.770	1.530	5,4	434	
1.2 PureTech 130 Allure Sp S/S EAT8	26.640	1.199	G	130	2	4.300	1.770	1.550	5,9	434	
1.2 PureTech 130 GT Sp S/S EAT8	31.190	1.199	G	130	2	4.300	1.770	1.550	5,9	434	
Hybrid 136 e-DCS6 Active Sp S/S EAT8	28.240	1.199	G	136	2	4.300	1.770	1.550	4,9	434	
Hybrid 136 e-DCS6 Allure Sp S/S EAT8	29.890	1.199	G	136	2	4.300	1.770	1.550	4,9	434	
Hybrid 136 e-DCS6 GT Sp S/S EAT8	31.990	1.199	G	136	2	4.300	1.770	1.550	4,9	434	

e-2008

136 50kWh Active Sp Aut.	37.990	-	E	136	2	4.300	1.770	1.530	15,7	434	
156 54kWh Active Sp Aut.	38.990	-	E	156	2	4.300	1.770	1.530	15,6	434	
156 54kWh Allure Sp Aut.	40.940	-	E	156	2	4.300	1.770	1.530	15,4	434	

3008

PureTech 130 Active	27.300	1.199	G	130	2	4.447	1.841	1.624	6,2	520	
BlueHDi 130 Active	28.650	1.499	D	130	2	4.447	1.841	1.624	5,0	520	
PureTech 130 Allure	30.100	1.199	G	130	2	4.447	1.841	1.624	6,2	520	
BlueHDi 130 Allure	31.450	1.499	D	130	2	4.447	1.841	1.624	5,0	520	
PureTech 130 Allure EAT8	32.300	1.199	G	130	2	4.447	1.841	1.624	6,5	520	
PureTech 130 GT	32.700	1.199	G	130	2	4.447	1.841	1.624	6,3	520	
BlueHDi 130 Allure EAT8	33.650	1.499	D	130	2	4.447	1.841	1.624	5,2	520	
BlueHDi 130 GT	34.050	1.499	D	130	2	4.447	1.841	1.624	5,0	520	
PureTech 180 GT EAT8	38.100	1.598	G	181	2	4.447	1.841	1.624	6,9	520	
Hybrid 225 e-EAT8 Allure	39.000	1.598	H	225	2	4.447	1.841	1.624	1,3	395	
Hybrid 300 e-EAT8 GT Pack	49.700	1.598	H	300	4	4.447	1.841	1.624	1,3	395	
Active Pack Hybrid 136 e-DC6	35.540	1.199	G	136	2	4.447	1.841	1.624	5,6	520	

3008 2024

Hybrid 136 e-DCS6 Allure	37.160	1.199	G	136	2	4.542	1.895	1.641	5,5	520	
Hybrid 136 e-DCS6 GT	41.660	1.199	G	136	2	4.542	1.895	1.641	5,5	520	
E-3008 213 CV	46.660	-	E	213	2	4.542	1.895	1.641	16,7	520	
E-3008 213 CV	51.660	-	E	213	2	4.542	1.895	1.641	16,7	520	

308

e-308 First Edition	44.440	-	E	156	2	4.367	1.852	1.465	15,1		-
PureTech 110 Active Pack	21.500	1.199	G	110	2	4.367	1.852	1.444	5,5		420
PureTech 130 Active Pack	22.800	1.199	G	130	2	4.367	1.852	1.444	5,5		420
BlueHDi 130 Active Pack	24.300	1.499	D	130	2	4.367	1.852	1.444	4,3		420
PureTech 130 EAT8 Active Pack	24.500	1.199	G	130	2	4.367	1.852	1.444	5,6		420
BlueHDi 130 EAT8 Active Pack	26.000	1.499	D	130	2	4.367	1.852	1.444	4,5		420
PureTech 130 EAT8 Allure Pack	27.900	1.199	G	130	2	4.367	1.852	1.444	5,6		420
BlueHDi 130 EAT8 Allure Pack	29.400	1.499	D	130	2	4.367	1.852	1.444	4,5		420
PureTech 130 EAT8 GT Pack	32.200	1.199	G	130	2	4.367	1.852	1.444	5,8		420
Hybrid 180 EAT8 Active Pack	33.000	1.199	G	180	2	4.367	1.852	1.444	1,1		420
Hybrid 180 EAT8 GT Pack	38.400	1.199	G	180	2	4.367	1.852	1.444	1,1		420
Hybrid 225 EAT8 GT	39.900	1.199	G	220	2	4.367	1.852	1.444	1,2		420
SW PureTech 110 Active Pack	22.400	1.199	G	110	2	4.636	1.804	1.470	5,6		608
SW PureTech 130 Active Pack	23.700	1.199	G	130	2	4.636	1.804	1.470	5,6		608
SW BlueHDi 130 Active Pack	25.200	1.499	D	130	2	4.636	1.804	1.470	4,4		608
SW PureTech 130 EAT8 Active Pack	25.400	1.199	G	130	2	4.636	1.804	1.470	5,7		608
SW BlueHDi 130 EAT8 Active Pack	26.900	1.499	D	130	2	4.636	1.804	1.470	4,5		608
SW Hybrid 180 EAT8 Active Pack	33.900	1.199	G	180	2	4.636	1.804	1.470	1,1		420
SWHybrid 180 EAT8 GT Pack	41.300	1.199	G	180	2	4.636	1.804	1.470	1,1		420
SW Hybrid 225 EAT8 GT Pack	42.800	1.199	G	220	2	4.636	1.804	1.470	1,2		420

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
GT4	119.537	3.996	G	420	2	4.456	1.801	1.269	11,1		150
GT4 PDK	122.761	3.996	G	420	2	4.456	1.801	1.269	10,7		150
GT4 RS	167.262	3.996	G	500	2	4.456	1.822	1.267	13,2		125
911	Euro NCAP: N.D.										
Dakar	256.000	2.981	G	480	4	4.530	1.864	1.338	11,3		132
Carrera 4 GTS Cabriolet 3.0 450 PDK	173.129	2.981	G	450	4	4.528	1.852	1.293	8,8		125
Carrera 4 GTS Coupé 3.0 450 2p PDK	158.196	2.981	G	450	4	4.528	1.852	1.284	8,8		125
Carrera 4S Cabriolet 3.0 450 PDK NM	163.355	2.981	G	450	4	4.519	1.852	1.299	9		132
Carrera 4S Coupé 3.0 450 2p PDK NM	147.065	2.981	G	450	4	4.519	1.852	1.300	9		132
Carrera Cabriolet 3.0 385 2p S/S PDK	136.748	2.981	G	385	2	4.519	1.852	1.297	10,1		132
Carrera Coupé 3.0 385 2p S/S PDK	128.002	2.981	G	385	2	4.519	1.852	1.298	9,9		132
Carrera GTS Cabriolet 3.0 450 2p PDK	164.712	2.981	G	450	2	4.528	1.852	1.291	8,8		125
Carrera S Cabriolet 3.0 450 PDK NM	154.395	2.981	G	450	2	4.519	1.852	1.299	9,1		132
Carrera S Coupé 3.0 450 2p PDK NM	138.105	2.981	G	450	2	4.519	1.852	1.300	8,9		132
Carrera GTS Coupé	162.595	2.981	G	480	2	4.533	1.852	1.303	10,4		145
Carrera GTS Coupé PDK	162.595	2.981	G	480	2	4.533	1.852	1.303	10,7		145
Carrera 4 GTS Coupé	171.555	2.981	G	480	2	4.533	1.852	1.303	10,6		145
Carrera 4 GTS Coupé PDK	171.555	2.981	G	480	2	4.533	1.852	1.303	10,8		145
GT3 4.0 500 2p PDK	175.437	3.996	G	500	2	4.562	1.852	1.271	12,7		125
GT3 RS 4.0 520 2p PDK	224.171	3.996	G	521	2	4.557	1.880	1.297	12,8		125
Targa 4	147.608	2.981	G	385	4	4.519	1.852	1.297	10,5		132
Targa 4S	165.255	2.981	G	450	4	4.519	1.852	1.299	10,4		132
Turbo 3.8 540 2p PDK	203.401	3.800	G	540	4	4.507	1.880	1.297	9,1		115
Turbo Cabriolet 3.8 540 2p PDK	218.334	3.800	G	540	4	4.507	1.880	1.294	9,3		115
Turbo S Cabriolet 3.8 580 2p PDK	250.506	3.800	G	581	4	4.507	1.880	1.294	9,3		115
Turbo S Coupé 3.8 600 PDK	249.963	3.800	G	600	4	4.535	1.900	1.303	12,0		128
911 2025	Euro NCAP: N.D.										
Carrera Coupé	149.302	2.981	G	394	2	4.542	1.852	1.338	10,1		135
Carrera GTS Coupé	198.102	3.591	G	541	2	4.542	1.852	1.338	10,5		135
Carrera GTS Coupé	207.444	3.591	G	541	4	4.542	1.852	1.338	10,5		135
Cayenne	Euro NCAP: ★★★★★										
Cayenne	108.619	2.995	G	354	4	4.930	1.983	1.698	10,8		772
Cayenne S	130.800	2.995	G	475	4	4.930	1.983	1.698	12,4		772
Cayenne E-Hybrid	112.507	2.995	H	470	4	4.930	1.983	1.698	1,5		627
Cayenne S E-Hybrid	122.265	2.995	H	519	4	4.930	1.983	1.698	1,4		627
Cayenne Turbo E-Hybrid	182.419	2.995	H	740	4	4.930	1.983	1.698	1,7		621
Macan	Euro NCAP: ★★★★★										
Macan	72.940	1.984	G	265	4	4.726	1.922	1.621	10,1		458
Macan T	78.660	1.984	G	265	4	4.726	1.922	1.621	10,1		458
Macan S	85.550	2.894	G	381	4	4.726	1.922	1.621	11,1		458
Macan GTS	104.515	2.894	G	441	4	4.726	1.922	1.621	11,3		458
Macan EV	Euro NCAP: N.D.										
4	85.382	-	E	408	4	4.784	1.938	1.622	17,9		624
Turbo	116.914	-	E	639	4	4.784	1.938	1.622	18,8		564
Panamera	Euro NCAP: N.D.										
Panamera	108.339	2.894	G	330	2	5.049	1.937	1.423	10,2		495
Panamera 4	112.954	2.894	G	330	4	5.049	1.937	1.423	10,4		495
Panamera 4 E-Hybrid	116.411	2.894	G	462	4	5.049	1.937	1.423	2,0		403
Panamera 4S E-Hybrid	133.593	2.894	G	560	4	5.049	1.937	1.423	2,2		403
Panamera 4S	136.303	2.894	G	441	4	5.049	1.937	1.423	10,3		495
Panamera GTS	161.688	3.996	G	480	4	5.053	1.937	1.417	12,1		495
Panamera Turbo S E-Hybrid	194.819	3.996	G	571	4	5.049	1.937	1.423	2,7		403
Panamera Turbo S	211.780	3.996	G	630	4	5.049	1.937	1.427	12,8		467
Taycan	Euro NCAP: N.D.										
Taycan	105.682	-	E	408	2	4.963	1.966	1.395	16,7		491
batería Performance Plus	111.503	-	E	435	2	4.963	1.966	1.395	17		491
4S	125.196	-	E	544	4	4.963	1.966	1.379	17,6		491
4S batería Performance Plus	130.811	-	E	571	4	4.963	1.966	1.379	17,6		491

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Turbo	181.177	-	E	884	4	4.963	1.966	1.381	17,8		450
Turbo S	217.106	-	E	952	4	4.963	1.966	1.378	17,8		450
Turbo GT	248.685	-	E	1.033	4	4.963	1.966	1.378	24,2		410
4 Cross Turismo	98.100	-	E	476	4	4.974	1.967	1.409	22,4		530
4S Cross Turismo	114.508	-	E	571	4	4.974	1.967	1.409	22,6		530
Turbo Cross Turismo	157.826	-	E	680	4	4.974	1.967	1.409	22,3		489
Turbo S Cross Turismo	191.706	-	E	761	4	4.974	1.967	1.409	24,4		489

RAMamencars.es

1500	Euro NCAP: N.D.										
Laramie Diesel	79.700	3.604	D	260	4	5.309	2.017	1.910	9,5		-
TRX	120.000	6.166	G	702	4	5.309	2.017	1.910	17,3		-

RENAULTrenault.es

5 E-Tech	Euro NCAP: N.D.										
5 E-Tech 1150 CV 52 kWh techno	31.584	-	E	150	2	3.920	1.770	1.500	-		277
5 E-Tech 1150 CV 52 kWh iconic cinq	33.504	-	E	150	2	3.920	1.770	1.500	-		277
Captur	Euro NCAP: ★★★★★										
TcE 90 Evolution	21.039	999	G	90	2	4.239	1.797	1.576	5,9		422
TcE 90 techno	23.270	999	G	90	2	4.239	1.797	1.576	5,9		422
TcE 100 GLP Evolution	22.688	999	G	100	2	4.239	1.797	1.576	4,3		422
TcE 100 GLP techno	24.046	999	G	100	2	4.239	1.797	1.576	4,3		422
TcE 140 MHEV techno	25.598	1.333	G	140	2	4.227	1.797	1.576	5,8		422
TcE 160 MHEV EDC techno	28.120	1.333	G	160	2	4.227	1.797	1.576	5,9		422
TcE 160 MHEV EDC esprit Alpine	31.030	1.333	G	160	2	4.227	1.797	1.576	5,9		422
E-TECH 145 E-Tech Full Hybrid Evolution	26.665	1.598	H	145	2	4.227	1.797	1.576	5,7		326
E-TECH 145 E-Tech Full Hybrid techno	28.896	1.598	H	145	2	4.227	1.797	1.576	5,7		326
E-TECH 145 E-Tech Full Hybrid e. Alpine	31.806	1.598	H	145	2	4.227	1.797	1.576	5,7		326
Clio	Euro NCAP: ★★★★★										
TcE 90 Evolution	16.159	999	G	90	2	4.053	1.798	1.440	5,2		340
TcE 100 GLP Evolution	16.919	999	G	100	2	4.053	1.798	1.440	3,9		340
Blue dG 100 Evolution	20.244	1.461	D	100	2	4.053	1.798	1.440	4,1		315
E-TECH 145 Full Hybrid Evolution	21.992	1.598	G	145	2	4.053	1.798	1.440	4,3		254
Espace	Euro NCAP: N.D.										
E-Tech Full Hybrid Techno 5 plazas	43.500	1.199	H	200	2	4.722	1.843	1.645	4,6		581
E-Tech Full Hybrid Techno 7 plazas	43.500	1.199	H	200	2	4.722	1.843	1.645	4,7		477
Arkana	Euro NCAP: ★★★★★										
TcE 140 EDC MHEV Evolution	27.001	1.333	G	140	2	4.568	1.821	1.576	5,8		513
E-TECH Full Hybrid Evolution	28.488	1.598	G	145	2	4.568	1.821	1.576	4,9		480
TcE 140 EDC MHEV techno	28.271	1.333	G	140	2	4.568	1.821	1.576	5,8		513
E-TECH Full Hybrid techno	30.208	1.598	G	145	2	4.568	1.821	1.576	4,9		480
TcE 160 EDC MHEV esprit Alpine	32.413	1.333	G	160	2	4.568	1.821	1.576	6		513
E-TECH Full Hybrid esprit Alpine	33.156	1.598	G	145	2	4.568	1.821	1.576	4,9		480
Symbioz	Euro NCAP: ★★★★★										
E-TECH 145 E-Tech Full Hybrid techno	32.026	1.598	H	145	2	4.412	1.797	1.575	4,7		434
E-TECH 145 E-Tech Full Hybrid e. Alpine	33.466	1.598	H	145	2	4.412	1.797	1.575	4,7		434
E-TECH 145 E-Tech Full Hybrid iconic	34.906	1.598	H	145	2	4.412	1.797	1.575	4,7		434
Austral	Euro NCAP: N.D.										



TcE 140 MHEV Equilibre	30.900	1.333	G	140	2	4.510	1.843	1.618	6,1		575
TcE 140 MHEV Equilibre Aut.	32.900	1.333	G	140	2	4.510	1.843	1.618	6,1		575
TcE 160 MHEV Techno Esprit Alpine Aut.	37.400	1.333	G	160	2	4.510	1.843	1.618	6,2		575
E-Tech Hybrid 200 Techno	39.600	1.199	H	200	2	4.510	1.843	1.618	4,6		430
E-Tech Hybrid 200 Techno Esprit Alpine	40.600	1.199	H	200	2	4.510	1.843	1.618	4,6		430
E-Tech Hybrid 200 Iconic Esprit Alpine	43.600	1.199	H	200	2	4.510	1.843	1.618	4,6		430
Mégane	Euro NCAP: ★★★★★										
1.3 TcE 115 Life Sp S/S	19.515	1.333	G	115	2	4.359	1.814	1.447	5,8		384
1.5 Blue dG 115 Life Sp S/S	20.593	1.461	D	115	2	4.359	1.814	1.447	4,4		384
1.3 TcE 140 Zen	22.731	1.333	G	140	2	4.359	1.814	1.447	5,9		384
1.3 TcE 140 Zen EDC	24.317	1.333	G	140	2	4.359	1.814	1.447	6,0		384
1.5 Blue dG 115 Zen EDC	25.433	1.461	D	115	2	4.359	1.814	1.447	4,6		384
1.3 TcE 160 Zen EDC	27.001	1.333	G	160	2	4.359	1.814	1.447	6,1		384
Sport Tourer 1.3 TcE 115 Life Sp S/S	20.280	1.333	G	115	2	4.626	1.814	1.449	5,8		521
Sport Tourer 1.5 Blue dG 115 Life	21.358	1.461	D	115	2	4.626	1.814	1.449	4,4		521
Sport Tourer 1.3 TcE 140 Zen	23.498	1.333	G	140	2	4.626	1.814	1.449	6,1		521
Sport Tourer 1.3 TcE 140 Zen EDC	25.082	1.333	G	140	2	4.626	1.814	1.449	6,0		521
S. Tourer 1.3 TcE 160 RS Line EDC	27.986	1.333	G	160	2	4.626	1.814	1.449	6,1		521
Sport Tourer E-TECH Intens	31.080	1.598	G	160	2	4.626	1.814	1.449	1,3		389
Megane E-TECH	Euro NCAP: ★★★★★										
equilibre EV40 standard charge	35.200	-	E	130	2	4.210	1.770	1.500	-		440
equilibre EV40 boost charge	37.100	-	E	130	2	4.210	1.770	1.500	-		440
equilibre EV60 super charge	40.200	-	E	220	2	4.210	1.770	1.500	-		440

SUSCRÍBETE POR 1 AÑO

coches coches TV

Altaqar

AÑO XXI

PRUEBA ECO: TOYOTA C-HR 220PH
Primer plug-in, con 62 km EV

MERCEDES
585 CV

**12 REVISTAS
AL PRECIO DE 10**

39'90 €

115 CV
4574 MSF
5,3 V/100 km

PRUEBA ECO
VOLKSWAGEN GOLF 1.5 eTSI DSG7 Renovarse o morir

CONTACTO
Hasta 503 CV
+750 km de autonomía
La berlina de los aros se pasa a eléctrica **AUDI A6 e-tron**

AVANCE
FORD CAPRI

CONTACTO
HYUNDAI SANTA FE
A la altura de los Premium

Híbrido y PHEV

Nueva singladura SUV y eléctrica
286 o 340 CV

6,6 V/100 km
215 CV

5,8 V/100 km
183 CV

COMPARATIVA ECO
HYUNDAI TUCSON 1.6T HEV 4X4 vs. FORD KUGA 2.5 FHEV AWD
Renovados y más enfrentados que nunca en híbridos

**CON LA GUÍA DE PRECIOS
MÁS COMPLETA**

Nº 261 • 3,99€

8 413042 090786

Una publicación de
GRUPOV
www.grupov.es

suscripciones@grupov.es o llama al 91 662 21 37

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETADGT	CAPACIDAD MALETERO
1.0 TSI 90 Reference	17.920	999	G	90	2	4.059	1.780	1.444	3,7		262
1.0 TSI 110 Style	17.830	999	G	110	2	4.059	1.780	1.444	5,0		355
1.0 TSI 110 FR Plus	20.930	999	G	110	2	4.059	1.780	1.444	5,4		355
1.0 TSI 110 DSG Excellence	22.060	999	G	110	2	4.059	1.780	1.444	5,5		355
1.0 TSI 110 DSG FR	23.420	999	G	110	2	4.059	1.780	1.444	5,5		355
1.5 TSI 150 DSG FR	24.660	1.498	G	150	2	4.059	1.780	1.444	6,0		355

León	Euro NCAP: ★★★★★										
1.0 TSI 110 Style	22.990	999	G	110	2	4.368	1.800	1.456	4,7		380
1.5 TSI 130 Style	23.710	1.498	G	131	2	4.368	1.800	1.456	5,4		380
1.5 EcoTSI 150 Xcellence	25.150	1.498	G	150	2	4.368	1.800	1.456	5,5		380
1.5 eTSI 150 DSG7 Xcellence	26.580	1.498	G	150	2	4.368	1.800	1.456	5,6		380
2.0 TDI 150 DSG7 Xcellence	28.090	1.968	D	150	2	4.368	1.800	1.456	4,3		380
1.4 e-Hybrid Xcellence	33.280	1.395	G	204	2	4.368	1.800	1.456	1,2		270
Sportstourer 1.5 TSI 130 Style	25.070	1.498	G	131	2	4.642	1.800	1.448	5,4		617
Sportstourer 1.5 EcoTSI 150 Xcellence	26.310	1.498	G	150	2	4.642	1.800	1.448	5,6		617
Sportstourer 1.5 eTSI 150 DSG Xcellence	28.010	1.498	G	150	2	4.642	1.800	1.448	5,6		617
Sportstourer 2.0 TDI 150 DSG Xcellence	30.300	1.968	D	150	2	4.642	1.800	1.448	4,5		617
Sportstourer 1.4 e-Hybrid Xcellence	34.480	1.395	G	204	2	4.642	1.800	1.448	1,2		470

Tarraco	Euro NCAP: ★★★★★										
1.5 EcoTSI 150 Style Sp S/S	32.980	1.498	G	150	2	4.735	2.118	1.674	5,9		760
2.0 EcoTSI 190 XCellence 4Drive DSG7	43.990	1.984	G	190	4	4.735	2.118	1.674	7,3		760
2.0 TDI CR 150 Style 4Drive DSG7	39.490	1.968	D	150	4	4.735	2.118	1.674	5,6		760
2.0 TDI CR 150 Style Sp S/S	34.290	1.968	D	150	2	4.735	2.118	1.674	4,9		760
2.0 TDI CR 150 Style Plus Sp S/S	35.810	1.968	D	150	2	4.735	2.118	1.674	4,9		760
2.0 TDI CR 190 XCellence 4Drive DSG7	44.270	1.968	D	190	4	4.735	2.118	1.674	5,6		760

SERES

3	Euro NCAP: N.D.										
Luxury	39.995	-	E	163	2	4.385	1.850	1.650	17,7		310
5	Euro NCAP: N.D.										
2WD 80 kWh	63.500	-	E	299	2	4.710	1.930	1.620	15,2		434
4WD 80 kWh	69.995	-	E	584	2	4.710	1.930	1.620	17,3		434

ŠKODA

skoda.es

Fabia	Euro NCAP: ★★★★★										
1.0 MPI EVO 80 Active	14.377	999	G	80	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 TSI EVO 95 Active	15.177	999	G	95	2	4.108	1.780	1.459	5,0		380
1.0 TSI EVO 110 Ambition	16.877	999	G	110	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 MPI EVO 80 Active	14.377	999	G	80	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 TSI EVO 95 Sport	17.414	999	G	95	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 TSI EVO 110 Ambition DSG	17.427	999	G	110	2	4.108	1.780	1.459	5,6		380
1.0 TSI EVO 110 Sport	17.914	999	G	110	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 TSI EVO 110 Sport DSG	18.464	999	G	110	2	4.108	1.780	1.459	5,6		380

Kamiq	Euro NCAP: ★★★★★										
--------------	-------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--



1.0 TSI 95 Essence Sp S/S	22.200	999	G	95	2	4.241	1.793	1.533	5,5		400
1.0 TSI 115 Essence Sp S/S	23.200	999	G	115	2	4.241	1.793	1.533	5,4		400
1.0 TSI 95 Selection Sp S/S	23.700	999	G	95	2	4.241	1.793	1.533	5,5		400
1.0 TSI 115 Selection Sp S/S	24.700	999	G	115	2	4.241	1.793	1.533	5,4		400
1.0 TSI 115 Selection Sp S/S Aut.	26.500	999	G	115	2	4.241	1.793	1.533	5,4		400
1.0 TSI 95 Design Sp S/S	24.700	999	G	95	2	4.241	1.793	1.533	5,5		400
1.0 TSI 115 Design Sp S/S	25.700	999	G	115	2	4.241	1.793	1.533	5,4		400
1.5 TSI 150 Selection Sp S/S	26.700	1.498	G	150	2	4.241	1.793	1.533	5,7		400
1.5 TSI 150 Selection Sp S/S Aut.	27.500	1.498	G	150	2	4.241	1.793	1.533	5,7		400
1.5 TSI 150 Monte Carlo Sp S/S Aut.	29.700	1.498	G	150	2	4.241	1.793	1.533	5,6		400

Karoq	Euro NCAP: ★★★★★										
1.0 TSI 110 Selection	32.600	999	G	110	2	4.389	1.841	1.603	5,8		521
2.0 TDI 116 Selection	35.005	1.968	D	116	2	4.389	1.841	1.603	4,7		521
1.5 TSI ACT 150 Selection	34.995	1.498	G	150	2	4.389	1.841	1.603	6,2		521
1.5 TSI ACT 150 Selection DSG	37.005	1.498	G	150	2	4.389	1.841	1.603	6,2		521
2.0 TDI 150 DSG 4x4 Selection	42.905	1.968	D	150	2	4.389	1.841	1.603	4,9		521
2.0 TDI 190 Sportline 4x4 DSG	46.905	1.968	D	190	4	4.389	1.841	1.603	7,5		521

Kodiaq	Euro NCAP: ★★★★★										
1.5 TSI mHEV 150 DSG	45.425	1.498	G	150	2	4.758	1.864	1.659	6,1		-
2.0 TDI 150 DSG	47.400	1.968	D	150	2	4.758	1.864	1.659	5,3		-
2.0 TDI 190 DSG	50.450	1.968	D	190	2	4.758	1.864	1.659	6		-

Octavia	Euro NCAP: ★★★★★										
1.0 TSI 110 Ambition Sp	21.950	999	G	110	2	4.689	1.829	1.470	5,1		600
1.0 TSI 110 DSG e-TEC mHEV Ambition	24.350	999	G	110	2	4.689	1.829	1.470	4,2		600
1.5 TSI 150 Ambition Sp	25.295	1.498	G	150	2	4.689	1.829	1.470	5,6		600
2.0 TDI 115 Ambition Sp	26.195	1.968	D	115	2	4.689	1.829	1.470	4,3		600
2.0 TDI 150 DSG	29.195	1.968	D	150	2	4.689	1.829	1.470	4,5		600
RS 2.0 TSI 245 CV DSG	33.950	1.984	G	245	2	4.702	1.829	1.457	6,8		600

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETADGT	CAPACIDAD MALETERO
1.4 TSI IV PHEV 204 DSG Ambition	34.400	1.395	G	204	2	4.702	1.829	1.457	1,0		450
1.4 TSI IV PHEV 204 DSG Style	35.500	1.395	G	204	2	4.702	1.829	1.457	1,0		450
RS 1.4 TSI IV 245 CV DSG	38.980	1.395	G	245	2	4.702	1.829	1.457	1,1		450
Combi 1.0 TSI 110 Ambition Sp	22.550	999	G	110	2	4.689	1.829	1.470	5,3		640
Combi 1.0 TSI 110 DSG e-TEC mHEV Amb	24.950	999	G	110	2	4.689	1.829	1.470	4,3		640
Combi 1.5 TSI 150 Ambition Sp	25.898	1.498	G	150	2	4.689	1.829	1.468	5,7		640
Combi 2.0 TDI 115 Ambition Sp	26.798	1.968	D	115	2	4.689	1.829	1.468	4,5		640
Combi 2.0 TDI 150 DSG Ambition	29.798	1.968	D	150	2	4.689	1.829	1.468	4,7		640
Combi 1.4 TSI IV PHEV 204 DSG Ambition	34.700	1.395	G	204	2	4.702	1.829	1.457	1,1		450
Combi 1.4 TSI IV PHEV 204 DSG Style	36.200	1.395	G	204	2	4.702	1.829	1.457	1,1		450
Combi RS 1.4 TSI IV 245 CV DSG	39.500	1.395	G	245	2	4.702	1.829	1.457	1,2		450
Combi Scout 1.5 TSI 150	28.701	1.498	G	150	2	4.703	1.829	1.468	6,0		610

Scala	Euro NCAP: N.D.										
1.0 TSI 95 Essence Sp S/S	25.500	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.0 TSI 95 Selection Sp S/S	27.000	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.0 TSI 115 Selection Sp S/S	29.000	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.0 TSI 115 Selection Sp S/S DSG	30.800	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.0 TSI 115 Design Sp S/S	30.000	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.5 TSI 150 Selection Sp S/S	30.000	1.498	G	150	2	4.362	1.793	1.471	5,8		467
1.5 TSI 150 Selection Sp S/S DSG	31.800	1.498	G	150	2	4.362	1.793	1.471	5,8		467
1.5 TSI 150 Monte Carlo Sp S/S	32.200	1.498	G	150	2	4.362	1.793	1.471	5,8		467
1.5 TSI 150 Monte Carlo Sp S/S DSG	34.000	1.498	G	150	2	4.362	1.793	1.471	5,8		467

Superb 2024	Euro NCAP: N.D.										
--------------------	------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--



1.5 TSI mHEV 150 DSG Essence	41.900	1.498	G	150	2	4.912	1.849	1.506	5,2		645
1.5 TSI mHEV 150 DSG Selection	44.900	1.498	G	150	2	4.912	1.849	1.506	4,9		645
1.5 TSI mHEV 150 DSG L&K	50.900	1.498	G	150	2	4.912	1.849	1.506	5,3		645
2.0 TDI 150 DSG Selection	48.400	1.968	D	150	2	4.912	1.849	1.506	4,9		645
2.0 TDI 190 DSG 4x4 L&K	57.400	1.968	D	190	2	4.912	1.849	1.506	5,9		645
Combi 1.5 TSI mHEV 150 DSG Selection	46.205	1.498	G	150	2	4.902	1.849	1.506	5,4		690
Combi 1.5 TSI mHEV 150 DSG L&K	51.705	1.498	G	150	2	4.902	1.849	1.506	5,4		690
Combi 2.0 TDI 150 DSG Selection	49.205	1.968	D	150	2	4.902	1.849	1.506	5		690
Combi 2.0 TDI 150 DSG L&K	54.705	1.968	D	150	2	4.902	1.849	1.506	5		690

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
F Premium AT	28.095	1.499	G	131	2	4.670	1.855	1.740	9,3		570

TESLA

teslamotor.es

Model 3	Euro NCAP: N.D.
Standard 4p	39.990 - E 238 4 4.694 1.849 1.443 -
Gran Autonomía doble motor 4p	49.990 - E 351 4 4.694 1.849 1.443 -
Performance doble motor 4p	53.990 - E 462 4 4.694 1.849 1.443 -
Model Y	Euro NCAP: ★★★★★
Tracción trasera	46.490 - E 325 2 4.751 1.921 1.624 -
Tracción int. gran auton.	53.400 - E 351 4 4.751 1.921 1.624 -
Tracción int. Performance	59.990 - E 480 4 4.751 1.921 1.624 -
Model S	Euro NCAP: ★★★★★
Gran autonomía doble motor 5p Aut.	114.990 - E 670 4 5.021 1.987 1.431 -
Performance Plaid 5p Aut.	139.990 - E 1020 4 5.021 1.987 1.431 -
Model X	Euro NCAP: N.D.
Gran Autonomía 5p Aut.	123.990 - E 670 4 5.057 1.999 1.680 -
Performance Ludicrous 5p Aut.	143.990 - E 1020 4 5.057 1.999 1.680 -

TOYOTA

toyota.es

Aygo X Cross	Euro NCAP: ★★★★★
Limited Edition	17.000 998 G 72 2 3.700 1.740 1.510 4,7
Limited Edition S-CVT	18.250 998 G 72 2 3.700 1.740 1.510 4,8

Camry	
Hybrid 2.5 218 Business 4p S/S CVT	36.500 2.487 H 218 2 4.885 1.840 1.445 5,5
Hybrid 2.5 218 Luxury 4p S/S CVT	40.500 2.487 H 218 2 4.885 1.840 1.445 5,5

C-HR	Euro NCAP: N.D.
-------------	------------------------



140H Active	31.750 1.798 H 140 2 4.360 1.830 1.558 4,7
140H Advance	32.500 1.798 H 140 2 4.360 1.830 1.558 4,7
200H Advance	35.000 1.987 H 196 2 4.360 1.830 1.558 4,8
200H GR Sport	38.500 1.987 H 196 2 4.360 1.830 1.558 4,8
200H GR Sport AWD-i	40.500 1.987 H 196 4 4.360 1.830 1.558 5,1
200H GR Sport Premiere Edition	43.900 1.987 H 196 2 4.360 1.830 1.558 4,8
200H GR Sport Premiere Ed. AWD-i	45.900 1.987 H 196 4 4.360 1.830 1.558 5,1
220PH Advance	43.000 1.987 H 223 4 4.360 1.830 1.558 0,9
220PH Premiere Edition	48.150 1.987 H 223 4 4.360 1.830 1.558 0,9
220PH GR Sport Premiere Edition	48.150 1.987 H 223 4 4.360 1.830 1.558 0,9

Corolla	Euro NCAP: N.D.
Hatchback 140H Active Plus	24.200 1.798 H 140 2 4.370 1.790 1.435 4,5
Hatchback 140H GR Sport	27.300 1.798 H 140 2 4.370 1.790 1.435 4,5
Hatchback 140H Business	28.350 1.798 H 140 2 4.370 1.790 1.435 4,5
Hatchback 140H Style Plus	29.300 1.798 H 140 2 4.370 1.790 1.435 4,5
Hatchback 200 GR Sport	29.300 1.798 H 200 2 4.370 1.790 1.435 5,0
Sedan 140H Style	25.650 1.798 H 140 2 4.630 1.775 1.435 4,5
Sedan 140H Eco	29.350 1.798 H 140 2 4.630 1.775 1.435 4,5
Touring Sports 140H Active Plus	25.800 1.798 H 140 2 4.653 1.790 1.435 4,6
Touring Sports 140H Style	27.050 1.798 H 140 2 4.653 1.790 1.435 4,6
Touring Sports 140H GR Sport	28.900 1.798 H 140 2 4.653 1.790 1.435 4,6
Touring Sports 200H Style	29.050 1.798 H 200 2 4.653 1.790 1.435 4,6
Touring Sports 200H GR Sport	30.900 1.798 H 200 2 4.653 1.790 1.435 4,6

Corolla Cross	Euro NCAP: N.D.
Style 1.8 Hybrid	36.500 1.798 H 140 2 4.460 1.825 1.620 4,9
Style Plus 2.0 Hybrid	41.600 1.987 H 196 2 4.460 1.825 1.620 5

GR Supra	Euro NCAP: N.D.
-----------------	------------------------



Pure 2.0 Turbo Aut.	59.550 1.998 G 258 2 4.379 1.854 1.292 7,3
3.0 Turbo Performance Manual	71.550 2.998 G 340 2 4.379 1.854 1.292 8,1
3.0 Turbo Limited Manual	74.550 2.998 G 340 2 4.379 1.854 1.292 8,1

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
--------	--------	------------	-------------	----------	----------	----------	---------	--------	---------------	--------------	--------------------

Land Cruiser	Euro NCAP: N.D.
2.8 180D GX Sp	43.100 2.755 D 204 4 4.840 1.855 1.845 -
2.8 180D VX Sp Auto 7 plz	51.500 2.755 D 204 4 4.840 1.855 1.845 -

Prius	Euro NCAP: ★★★★★
Hybrid Plug-in Advance	33.900 1.798 H 122 2 4.645 1.760 1.470 1,3
Hybrid Plug-in Luxury	37.150 1.798 H 122 2 4.645 1.760 1.470 1,3
Hybrid Plug-in Solar	37.150 1.798 H 122 2 4.645 1.760 1.470 1,3

Proace	Euro NCAP: ★★★★★
Verso Family L0 1.5 D-4D Advance 8plz	42.000 1.499 D 120 2 4.609 1.920 1.910 -
Verso Family L1 2.0 D-4D Adv 8plz Aut.	46.500 1.997 D 122 2 4.959 1.920 1.899 -
Verso F.L1 2.0 D-4D Adv Pack Plus 8plz	49.500 1.997 D 150 2 4.959 1.920 1.899 -
Verso F.L1 2.0 D-4D Adv P. Plus 8plz Aut.	56.000 1.997 D 177 2 4.959 1.920 1.899 -

RAV4	Euro NCAP: ★★★★★
220H 218 Business Sp S/S e-CVT	34.300 2.487 H 218 2 4.600 1.855 1.685 -
220H 222 Business 4x4 Sp e-CVT	37.300 2.487 H 222 4 4.600 1.855 1.685 -
Plug-In Hybrid Advance	49.500 2.487 H 306 4 4.600 1.855 1.685 1,0
Plug-In Hybrid Style Plus	58.350 2.487 H 306 4 4.600 1.855 1.685 1,0

Highlander	Euro NCAP: N.D.
Electric Hybrid Advance 7 plazas	58.000 2.487 H 243 4 4.966 1.930 1.755 7,0
Electric Hybrid Advance 7 plazas	68.500 2.487 H 243 4 4.966 1.930 1.755 7,2

bZ4X	Euro NCAP: N.D.
-------------	------------------------



Advance 4X2	48.650 - E 204 2 4.690 1.860 1.650 -
Advance 4X4	51.650 - E 218 4 4.690 1.860 1.650 -
Style Plus 4X2	52.650 - E 204 2 4.690 1.860 1.650 -
Style Plus 4X4	55.650 - E 218 4 4.690 1.860 1.650 -

Yaris	Euro NCAP: ★★★★★
125 S-Edition	19.050 1.490 G 125 2 3.940 1.745 1.500 5,0
120 H Active Plus	22.400 1.490 H 116 2 3.940 1.745 1.500 3,9
120 H Style	23.650 1.490 H 116 2 3.940 1.745 1.500 3,9
120 H Business Plus	24.850 1.490 H 116 2 3.940 1.745 1.500 3,9
130 H GR Sport	24.150 1.490 H 130 2 3.940 1.745 1.500 4,2
130 H GR Sport Plus	25.900 1.490 H 130 2 3.940 1.745 1.500 4,2
GR Yaris 2024 RZ Manual 4x4	47.500 1.618 G 280 4 3.995 1.805 1.455 8,7
GR Yaris 2024 RZ Automático 4x4	55.000 1.618 G 280 4 3.995 1.805 1.455 9,5
GR Yaris 2024 RZ Man. 4x4 Ogier LE	70.750 1.618 G 280 4 3.995 1.805 1.455 8,7
GR Yaris 2024 RZ M. 4x4 Rovanperä LE	70.750 1.618 G 280 4 3.995 1.805 1.455 8,7

Yaris Cross	Euro NCAP: ★★★★★
120 H Style	24.350 1.490 H 116 2 4.180 1.765 1.560 4,6
120 H Style Plus	26.100 1.490 H 116 2 4.180 1.765 1.560 4,6
120 H AWD i-Adventure	27.250 1.490 H 116 4 4.180 1.765 1.560 5,0
120 H AWD i-Premiere Edition	30.300 1.490 H 116 4 4.180 1.765 1.560 5,0

Mirai	Euro NCAP: ★★★★★
Vision	65.000 - E 182 2 4.975 1.885 1.480 -
Luxury	72.000 - E 182 2 4.975 1.885 1.480 -

GR 86	Euro NCAP: N.D.
RZ	34.900 2.387 G 234 2 4.265 1.775 1.310 8,7

VOLKSWAGEN

volkswagen.es

Arteon	Euro NCAP: ★★★★★
1.5 TSI 150	41.220 1.498 G 150 2 4.866 1.871 1.450 6,2
2.0 TDI 150	42.450 1.968 D 150 2 4.866 1.871 1.450 4,8
2.0 TDI 150 DSG	46.150 1.968 D 150 2 4.866 1.871 1.450 5,1
2.0 TSI 190 DSG	48.025 1.984 G 190 2 4.866 1.871 1.450 7,2
eHybrid 1.4 TSI 218 DSG Elegance	50.460 1.395 G 218 2 4.866 1.871 1.450 1,3
2.0 TDI 200 DSG R-Line	50.850 1.968 D 200 2 4.866 1.871 1.450 5,5
R 2.0 TSI 320 DSG	62.335 1.984 G 320 4 4.866 1.871 1.450 9,1
Shooting Brake 1.5 TSI 150	46.840 1.498 G 150 2 4.866 1.871 1.450 6,2
Shooting Brake R 2.0 TSI 320 DSG	64.630 1.984 G 320 4 4.866 1.871 1.450 9,1

Golf	Euro NCAP: ★★★★★
1.5 TSI 115	26.035 1.498 G 115 2 4.284 1.789 1.456 5,4



MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
--------	--------	------------	-------------	----------	----------	----------	---------	--------	---------------	--------------	--------------------

1.5 eTSI 115 DSG	27.640 1.498 G 115 2 4.284 1.789 1.456 5,2
1.5 TSI 115 Life	28.380 1.498 G 115 2 4.284 1.789 1.456 5,4
1.5 TSI 115 Más	28.575 1.498 G 115 2 4.284 1.789 1.456 5,5
1.5 eTSI 115 DSG Life	30.120 1.498 G 115 2 4.284 1.789 1.456 5,2
1.5 eTSI 115 DSG Más	30.310 1.498 G 115 2 4.284 1.789 1.456 5,2
1.5 TSI 150 50 Aniversario	33.460 1.498 G 150 2 4.284 1.789 1.456 5,4
1.5 eTSI 115 DSG 50 Aniversario	34.485 1.498 G 115 2 4.284 1.789 1.456 5,4
1.5 eTSI 150 DSG 50 Aniversario	35.200 1.498 G 150 2 4.284 1.789 1.456 5,4
GTI 2.0 TSI 265 DSG	44.735 1.984 G 265 2 4.289 1.789 1.478 7,1
R 2.0 TSI 320 4Motion DSG7	56.615 1.984 G 320 4 4.290 1.789 1.458 7,8
R 2.0 TSI 333 4Motion DSG7 20 Aniv.	68.915 1.984 G 333 4 4.290 1.789 1.458 7,8
Variant 1.0 TSI 110	27.210 999 G 110 2 4.633 1.789 1.498 5,5
Variant 2.0 TDI 115	29.385 1.968 D 115 2 4.633 1.789 1.498 4,5
Variant 1.5 TSI 130	30.820 1.498 G 130 2 4.633 1.789 1.498 5,4
Variant 2.0 TDI 115 DSG7	31.165 1.968 D 115 2 4.633 1.789 1.498 4,5
Variant 1.0 eTSI 110 DSG7 Life	31.290 999 G 110 2 4.633 1.789 1.498 5,2
Variant 1.5 TSI 150 Life	31.715 1.498 G 150 2 4.633 1.789 1.498 5,7
Variant 1.5 TSI 150 R-Line	35.460 1.498 G 150 2 4.633 1.789 1.498 5,8
Variant 1.5 eTSI 150 DSG7 R-Line	38.115 1.498 G 150 2 4.633 1.789 1.498 5,8
Variant R 2.0 TSI 320	52.380 1.984 G 320 4 4.633 1.789 1.498 7,8

ID.3	Euro NCAP: ★★★★★
Pro 150 kW 58 kWh	34.640 E 204 2 4.261 1.809 1.568 14,9
Pro Más 150 kW 58 kWh	36.270 E 204 2 4.261 1.809 1.568 15
Pro S 150 kW 77 kWh	37.610 E 204 2 4.261 1.809 1.568 14,9
Pro S Más 150 kW 77 kWh	39.240 E 204 2 4.261 1.809 1.568 15,2

ID.4	Euro NCAP: ★★★★★
-------------	-------------------------



Pro 286 CV 77 kWh	43.460 E 286 2 4.584 1.852 1.612 16
Pro 286 CV 77 kWh 4Motion	45.250 E 286 4 4.584 1.852 1.612 16,5
Pro 286 CV 77 kWh Más	45.337 E 286 2 4.584 1.852 1.612 16,3
Pro S 286 CV 77 kWh 4Motion Más	47.122 E 286 4 4.584 1.852 1.612 16,8
GTI 340 CV 77 kWh	55.310 E 340 4 4.584 1.852 1.612 17,1

ID.5	Euro NCAP: ★★★★★
Pro 286 CV 77 kWh	46.720 E 286 2 4.599 1.852 1.613 16,0
Pro 286 CV 77 kWh Más	48.670 E 286 2 4.599 1.852 1.613 16,0
GTI 340 CV 77 kWh	57.230 E 340 4 4.582 1.852 1.619 16,4

ID.7	Euro NCAP: ★★★★★
Pro 286 CV 77 kWh	57.055 E 286 2 4.961 1.862 1.536 14,1
Tourer Pro 286 CV 77 kWh	58.775 E 286 2 4.961 1.862 1.536 14,5
Tourer Pro 286 CV 77 kWh Más	61.820 E 286 2 4.961 1.862 1.536 14,5

ID.Buzz	Euro NCAP: ★★★★★
----------------	-------------------------



Pro 204 CV 77 kWh	61.480 E 204 2 4.712 1.985 1.937 20,8
1st Edition 204 CV 77 kWh	71.425 E 204 2 4.712 1.985 1.937 20,8

Passat 2024	Euro NCAP: N.D.
--------------------	------------------------



Variant 1.5 eTSI 150 DSG	42.470 1.498 G 150 2 4.917 1.849 1.497 5,4
Variant 1.5 eTSI 150 DSG Business	45.265 1.498 G 150 2 4.917 1.849 1.497 5,4
Variant 1.5 eTSI 150 DSG R-Line	49.135 1.498 G 150 2 4.917 1.849 1.497 5,7
Variant 2.0 TDI 150 DSG Business	45.930 1.968 D 150 2 4.917 1.849 1.497 5

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
--------	--------	------------	-------------	----------	----------	----------	---------	--------	---------------	--------------	--------------------

Variant 2.0 TDI 150 DSG R-Line 49.785 1.968 D 150 2 4.917 1.849 1.497 5,2 690

Polo Euro NCAP: ★★★★★

1.0 TSI 95 Life	23.555	999	G	95	2	4.074	1.751	1.451	5,2	351
1.0 TSI 95 Life DSG7	26.540	999	G	95	2	4.074	1.751	1.451	5,5	351
1.0 TSI 95 R-Line	24.985	999	G	95	2	4.074	1.751	1.451	5,2	351
1.0 TSI 115 R-Line DSG7	28.970	999	G	115	2	4.074	1.751	1.451	5,6	351
GTI DSG7	34.375	1.984	G	207	2	4.074	1.751	1.451	6,8	351
GTI DSG7 25 Aniversario	36.510	1.984	G	207	2	4.074	1.751	1.451	6,8	351

Taigo Euro NCAP: N.D.



1.0 TSI 95 Life	23.190	999	G	95	2	4.266	1.757	1.515	5,5	438
1.0 TSI 110 DSG Life	25.170	999	G	110	2	4.266	1.757	1.515	5,9	438
1.0 TSI 110 DSG R-Line	28.020	999	G	110	2	4.266	1.757	1.515	6,0	438
1.5 TSI 150 DSG R-Line	29.925	1.498	G	150	2	4.266	1.757	1.515	6,1	438

T-Cross Euro NCAP: N.D.



1.0 TSI 95 Sp S/S	22.410	999	G	95	2	4.110	1.782	1.558	5,6	385
1.0 TSI 95 Sp S/S Life	24.365	999	G	95	2	4.110	1.782	1.558	5,7	385
1.0 TSI 95 Sp S/S Más	24.550	999	G	95	2	4.110	1.782	1.558	5,7	385
1.0 TSI 115 Life Sp S/S	25.095	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,6	385
1.0 TSI 115 Más Sp S/S	25.275	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,7	385
1.0 TSI 115 Life Sp S/S DSG	26.400	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,8	385
1.0 TSI 115 Más Sp S/S DSG	26.590	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,8	385
1.0 TSI 115 R-Line Sp S/S	28.365	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,6	385
1.0 TSI 115 R-Line Sp S/S DSG	29.675	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,8	385
1.0 TSI 150 R-Line Sp S/S DSG	31.640	1.498	G	150	2	4.110	1.782	1.558	5,9	385

T-Roc Euro NCAP: ★★★★★

1.0 TSI 110 Life	28.820	999	G	110	2	4.251	1.819	1.584	6,0	445
1.5 TSI 150 Life	30.550	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,2	445
1.5 TSI 150 Life DSG	31.930	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,2	445
2.0 TDI 150 Life	32.820	1.968	D	150	2	4.251	1.819	1.584	4,6	445
1.5 TSI 150 R-Line	34.460	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,5	445
1.5 TSI 150 R-Line DSG	35.840	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,5	445
2.0 TDI 150 R-Line	38.420	1.968	D	150	2	4.251	1.819	1.584	5,0	445
2.0 TSI 190 R-Line 4Motion DSG	43.320	1.984	G	190	4	4.251	1.819	1.584	7,8	445
Cabrio 1.0 TSI 110 Style	31.850	999	G	115	2	4.268	1.811	1.522	-	284

Tiguan Euro NCAP: ★★★★★



1.5 eTSI 130 DSG	37.605	1.498	G	130	2	4.539	1.839	1.660	6,1	652
1.5 eTSI 130 DSG Life	40.610	1.498	G	130	2	4.539	1.839	1.660	6,2	652
1.5 eTSI 150 DSG Life	41.700	1.498	G	150	2	4.539	1.839	1.660	6,2	652
1.5 eTSI 150 DSG R-Line	48.090	1.498	G	150	2	4.539	1.839	1.660	6,4	652
2.0 TDI 150 DSG	41.700	1.968	G	150	2	4.539	1.839	1.660	5,3	652
2.0 TDI 150 DSG Life	43.860	1.968	G	150	2	4.539	1.839	1.660	5,4	652
2.0 TDI 150 DSG R-Line	50.250	1.968	G	150	2	4.539	1.839	1.660	5,6	652

Touareg Euro NCAP: N.D.

3.0 TDI V6 231 Premium 4M Sp tip.	69.785	2.967	D	286	4	4.878	1.984	1.717	6,6	810
3.0 TDI V6 231 Pure 4M Sp tip.	65.530	2.967	D	231	4	4.878	1.984	1.717	6,6	810

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
--------	--------	------------	-------------	----------	----------	----------	---------	--------	---------------	--------------	--------------------



3.0 TDI V6 286 Premium 4M Sp tip.	75.755	2.967	D	286	4	4.878	1.984	1.717	6,6	810
3.0 TSI V6 340 R-Line 4M Sp tip.	84.240	2.995	G	340	4	4.878	1.984	1.717	9	810
4.0 TDI V8 420 R-Line 4M Sp tip.	97.635	3.956	D	422	4	4.878	1.984	1.717	7,4	810
eHybrid 3.0 V6 TSI 4Motion 381	81.220	2.995	G	381	4	4.878	1.984	1.717	2,7	610
R 3.0 V6 TSI 4Motion 462	93.195	2.995	G	462	4	4.878	1.984	1.717	2,8	610

Amarok Euro NCAP: N.D.

2.0 TDI 170 CV 4Motion	54.980	1.967	D	170	4	5.350	1.910	1.871	8,6	-
2.0 TDI 205 CV 4Motion Aut.	67.130	1.967	D	205	4	5.350	1.910	1.871	8,9	-
3.0 TDI 241 CV 4Motion Aut.	72.910	2.993	D	241	4	5.350	1.910	1.871	9,1	-

Touran Euro NCAP: ★★★★★

1.0 TSI 115 Edition Sp	28.025	999	G	115	2	4.527	1.829	1.659	5,6	743
1.5 TSI EVO 150 Advance Sp	33.110	1.498	G	150	2	4.527	1.829	1.659	5,8	137
1.5 TSI EVO 150 Advance Sp DSG7	35.270	1.498	G	150	2	4.527	1.829	1.659	5,7	137
1.5 TSI EVO 150 Sport Sp	36.710	1.498	G	150	2	4.527	1.829	1.659	5,8	137
1.5 TSI EVO 150 Sport Sp DSG7	39.020	1.498	G	150	2	4.527	1.829	1.659	5,7	137
1.6 TDI CR 115 BMT Advance Sp	31.680	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,6	743
1.6 TDI CR 115 BMT Advance Sp DSG7	33.755	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,2	743
1.6 TDI CR 115 BMT Sport Sp	35.125	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,6	743
1.6 TDI CR 115 BMT Sport Sp DSG7	37.360	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,2	743
1.6 TDI CR 115 Edition Sp	28.985	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,6	743
2.0 TDI CR 150 BMT Advance Sp	33.955	1.968	D	150	2	4.527	1.829	1.659	4,8	743
2.0 TDI CR 150 BMT Advance Sp DSG6	37.445	1.968	D	150	2	4.527	1.829	1.659	4,9	743
2.0 TDI CR 150 BMT Sport Sp	37.415	1.968	D	150	2	4.527	1.829	1.659	4,8	743
2.0 TDI CR 150 BMT Sport Sp DSG7	41.190	1.968	D	150	2	4.527	1.829	1.659	4,9	743
2.0 TDI CR 190 BMT Sport Sp DSG6	43.420	1.968	D	190	2	4.527	1.829	1.659	4,8	743

VOLVO

volvo.es

EX30 Euro NCAP: N.D.



Single Motor	36.770	E	272	2	4.233	1.837	1.555	16,7	325
Single Motor Extended Range	42.034	E	272	2	4.233	1.837	1.555	15,7	325
Twin Motor	48.265	E	428	4	4.233	1.837	1.555	16,3	325

EX90 Euro NCAP: N.D.

Twin Ultra	104.895	E	408	4	5.037	1.964	1.747	20,9	692
Twin Performance Ultra	109.900	E	517	4	5.037	1.964	1.747	21,1	692

EC40 Euro NCAP: ★★★★★

Core Single Motor	50.200	E	238	2	4.440	1.873	1.591	16,7	435
Core Single Motor Ext. Range	52.700	E	252	2	4.440	1.873	1.591	16,2	435
Plus Single Motor	52.741	E	238	2	4.440	1.873	1.591	16,8	435
Plus Single Motor Ext. Range	55.241	E	252	2	4.440	1.873	1.591	16,3	435
Plus Twin Motor AWD	58.600	E	408	4	4.440	1.873	1.591	17,3	435
Ultra Single Motor Ext. Range	58.629	E	252	2	4.440	1.873	1.591	16,4	435
Ultra Twin Motor AWD	61.988	E	408	4	4.440	1.873	1.591	17,3	435

S60 Euro NCAP: ★★★★★

B4 Gasolina Aut. Momentum Pro	43.200	1.969	G	197	2	4.761	1.850	1.431	6,4	442
B5 Gasolina Aut. Momentum Pro	46.350	1.969	G	250	2	4.761	1.850	1.431	6,4	442
T6 Recharge AWD Inscription Expression	55.750	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.431	1,5	391
T6 Recharge AWD Inscription	58.470	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.431	1,5	391
T8 Recharge AWD Inscription Expression	58.750	1.969	G	392	4	4.761	1.850	1.431	1,5	391
Polestar Engineered T8 Twin Engine	69.170	1.969	G	405	4	4.761	1.850	1.431	1,9	390

S90 Euro NCAP: ★★★★★

B4 190 Momentum Pro Aut.	53.150	1.969	D	197	2	4.963	1.879	1.443	5,9	500
B4 190 Inscription Aut.	57.111	1.969	D	197	2	4.963	1.879	1.443	5,9	500
B5 Momentum Pro Aut.	57.650	1.969	D	250	2	4.963	1.879	1.443	5,9	500
B4 R-Design Aut.	58.054	1.969	D	197	2	4.963	1.879	1.443	5,9	500
B5 Inscription Aut.	62.550	1.969	D	250	2	4.963	1.879	1.443	5,9	500
T8 Twin AWD Recharge Inscription Exp.	70.950	1.969	G	392	4	4.963	1.879	1.443	1,8	500

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
--------	--------	------------	-------------	----------	----------	----------	---------	--------	---------------	--------------	--------------------

T8 Twin AWD Recharge R-Design Exp. 70.950 1.969 G 392 4 4.963 1.879 1.443 1,8 500



T8 Twin AWD Recharge Inscription 74.640 1.969 G 392 4 4.963 1.879 1.443 1,8 500

V60 Euro NCAP: ★★★★★

V60	Euro NCAP: ★★★★★									
B3 Gasolina Momentum Core	41.550	1.969	G	163	2	4.761	1.850	1.427	6,8	 529
B4 Gasolina Momentum	44.950	1.969	G	197	2	4.761	1.850	1.427	6,7	 529
B4 Diesel Momentum Core	45.675	1.969	D	211	2	4.761	1.850	1.427	5,4	 529
B4 Gasolina Momentum Pro	47.088	1.969	G	197	2	4.761	1.850	1.427	6,7	 529
B5 Gasolina Momentum	48.100	1.969	G	250	2	4.761	1.850	1.427	6,9	 529
B3 Gasolina Inscription	48.655	1.969	G	163	2	4.761	1.850	1.427	6,9	 529
B4 Gasolina Inscription	50.986	1.969	G	197	2	4.761	1.850	1.427	6,8	 529
B5 Gasolina Inscription	53.193	1.969	G	250	2	4.761	1.850	1.427	7,0	 529
T6 Recharge AWD Inscription Express.	55.450	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.427	1,8	 529
T6 Recharge AWD R-Design Express.	57.145	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.427	1,9	 529
T8 Recharge AWD Inscription Express.	58.450	1.969	G	392	4	4.761	1.850	1.427	1,8	 529
T6 Recharge AWD Inscription	59.685	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.427	1,8	 529
T6 Recharge AWD R-Design	59.988	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.427	1,9	 529
T8 Recharge AWD R-Design Express.	60.144	1.969	G	392	4	4.761	1.850	1.427	1,9	 529
T8 Recharge AWD R-Design	62.987	1.969	G	392	4	4.761	1.850	1.427	1,9	 529
Cross Country B4 Diesel AWD	51.020	1.969	D	211	2	4.761	1.850	1.427	5,9	 529
Cross Country B5 Gasolina AWD	54.458	1.969	G	250	2	4.761	1.850	1.427	7,5	 529

TU REVISTA DE **motos**



PRUEBAS • COMPARATIVAS • GUÍA DE PRECIOS • NOTICIAS • PRODUCTOS



El poder de elegir.

**Eléctrico. Híbrido Enchufable. Combustión.
Tú decides.**

Para cada estilo de vida, hay un Mercedes-Benz.
Cuando cuentas con una amplia gama de motorizaciones,
tienes el poder de elegir el modelo que mejor se adapta
a tus necesidades. Cualquier elección es la perfecta.

Mercedes-Benz

Consumo mixto: desde 0,6 hasta 25,5 Emisiones de CO₂:
desde 0 hasta 291.*





DA ASESORAMIENTO ASESORAMIENTO ASESORAMIENTO ASESORAMIENTO

GRUPO DE PASDEL GRUPO DE PASDEL GRUPO DE PASDEL GRUPO DE PASDEL

de pasdel Grupo de pasdel Grupo de pasdel Grupo de pasdel Grupo

o, no obligatorio, no obligatorio, no obligatorio, no obligatorio,

gatorio, tiempo gatorio, tiempo gatorio, tiempo gatorio, tiempo